Supplemento ordinario alla “Gazzetta Ufficiale,, n. 96 del 27 aprile 2005 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Mercoledì, 27 aprile 2005** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 06 85081

N. 77/L

DECRETO LEGISLATIVO 14 marzo 2005, n. **65.**

Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri.

DECRETO LEGISLATIVO 21 marzo 2005, n. **66.**

Attuazione della direttiva 2003/17/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 14 marzo 2005, n. **65.**

Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, ed in particolare gli articoli 1 e 2 e l'allegato *B*;

Vista la direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, recante requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313;

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616;

Visto il decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 28 ottobre 2004;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nella seduta del 25 novembre 2004;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 18 febbraio 2005;

Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e finanze e delle attività produttive;

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto s'intende per:

a) altezza significativa d'onda (hs): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;

b) amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

c) amministrazione dello Stato di bandiera: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera la nave ro/ro da passeggeri è autorizzata a battere;

d) autorità marittima: gli uffici locali di cui all'articolo 17 del codice della navigazione, secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

e) bordo libero residuo (fr): la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la linea di galleggiamento finale nel punto in cui si è verificata l'avaria, senza tenere conto degli ulteriori effetti prodotti dall'acqua accumulatasi sul ponte ro/ro danneggiato;

f) convenzione SOLAS: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313, unitamente ai successivi protocolli ed emendamenti dal momento della loro entrata in vigore;

g) ente tecnico: l'organismo autorizzato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera *b)*, del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni;

h) nave ro/ro da passeggeri: una nave che trasporti più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/3 della convenzione SOLAS;

i) nave nuova: una nave la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi ad un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva; per equivalente stadio di costruzione s'intende lo stadio in cui ricorrono entrambe le seguenti condizioni:

1) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;

2) ha avuto inizio, per quella determinata nave, l'assemblaggio di almeno 50 tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;

l) nave esistente: una nave che non sia una nave nuova;

m) passeggero: qualsiasi persona che non sia il comandante della nave, un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo della nave in relazione all'attività della nave stessa, e che non sia un bambino di età inferiore a dodici mesi;

n) servizio di linea: una serie di traversate effettuate da una nave ro/ro da passeggeri in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi due o più porti, effettuate in base ad un orario pubblicato oppure con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

o) esercente: qualsiasi ente o persona, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che, in conformità alla nozione di società di cui all'articolo 2, lettera *c)*, del regolamento (CE) n. 3051/95, abbia assunto dall'armatore della nave ro/ro da passeggeri la responsabilità dell'esercizio della nave e che, nell'assumere tale responsabilità, si sia dichiarato d'accordo per rilevare

tutte le obbligazioni e responsabilità imposte dal codice ISM adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (OMI) con risoluzione A.741(l8);

p) Stato ospite: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;

q) viaggio internazionale: un viaggio per mare da un porto di uno Stato membro a un porto situato fuori da detto Stato o viceversa.

Art. 2.

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica a tutte le navi ro/ro da passeggeri che effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, indipendentemente dalla bandiera che battono.

2. L'autorità marittima prima che una nave ro/ro da passeggeri sia adibita a viaggi internazionali di linea accerta, al momento della verifica iniziale di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, che detta nave sia pienamente conforme ai requisiti previsti dal presente decreto imposti con le presenti disposizioni.

Art. 3.

Altezza significativa d'onda

1. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, è impiegata l'altezza significativa d'onda (hs). I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del dieci per cento.

Art. 4.

Tratti di mare

1. L'amministrazione individua ed aggiorna con proprio decreto, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, l'elenco dei tratti di mare in cui navi ro/ro da passeggeri effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, indicando anche i corrispondenti valori d'altezza significativa d'onda in tali tratti.

2. I tratti di mare e i rispettivi valori dell'altezza significativa d'onda in detti tratti sono concordati dall'amministrazione con le autorità competenti degli altri Stati membri o, se applicabile e possibile, con le autorità competenti degli altri Paesi terzi cui appartengono i porti toccati dalla nave nella rotta dalla stessa seguita. Se la rotta incrocia più di un tratto di mare, la nave che la segue deve soddisfare i requisiti specifici di stabilità relativi al più elevato valore dell'altezza significativa d'onda individuato per tali tratti.

3. L'amministrazione rende disponibili le informazioni di cui ai commi 1 e 2 in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'amministrazione comunica alla Commissione il sito in cui dette informazioni sono state inserite e gli eventuali aggiornamenti e modifiche ad esse apportate, con le relative motivazioni.

Art. 5.

Requisiti specifici di stabilità

1. Fatti salvi i requisiti di sicurezza di cui alla regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS, norma SOLAS 90, in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria, tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2, comma 1, devono rispettare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.

2. Il rispetto dei requisiti della regola II-l/B/8 della convenzione SOLAS, norma SOLAS 90, per le navi ro/ro da passeggeri che operano esclusivamente in tratti di mare con altezza significativa d'onda pari o inferiore a 1,5 metri, è considerato equivalente al rispetto dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.

3. Nell'applicare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, l'ente tecnico tiene conto di quanto previsto dagli orientamenti indicativi di cui all'allegato II.

Art. 6.

Introduzione dei requisiti specifici di stabilità

1. Le navi ro/ro da passeggeri nuove devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità previsti all'allegato I.

2. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti, tranne quelle di cui all'articolo 5, comma 2, devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità previsti all'allegato I entro il 1° ottobre 2010.

3. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che, alla data del 17 maggio 2003, sono conformi ai requisiti di cui alla regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS, norma SOLAS 90, sono tenute a conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I entro il 1° ottobre 2015.

Art. 7.

Certificati

1. Tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti, entro le date previste dall'articolo 6, devono essere in possesso di un certificato attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.

2. Il certificato di cui al comma 1 è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera e rimane valido fino a quando la nave opera in un tratto di mare con un valore di altezza significativa d'onda uguale o inferiore a quello certificato.

3. Alle navi battenti bandiera italiana il certificato di cui al comma 1, conforme al modello approvato dall'amministrazione, è rilasciato dall'ente tecnico.

4. L'autorità marittima, nell'effettuare la verifica di cui all'articolo 2, comma 2, riconosce i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di altri Stati membri ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I. Sono accettati i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di Paesi terzi, nei quali si certifica che una nave è conforme ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.

5. I certificati di cui ai commi 1 e 4 devono indicare l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità. Inoltre, i certificati devono riportare quanto indicato nei paragrafi 1.3.5 e 1.5 dell'allegato I, nonché nel paragrafo 1.3.4 dell'allegato II.

Art. 8.

Esercizio stagionale o per periodi di breve durata

1. L'armatore o l'esercente che effettua un servizio di linea su tutto l'arco dell'anno, se intende impiegare per lo stesso servizio navi ro/ro da passeggeri aggiuntive per un periodo più breve, deve comunicare alla competente autorità marittima i dati identificativi delle navi aggiuntive che intende utilizzare almeno un mese prima del loro impiego nel servizio in questione. Tuttavia, se per circostanze imprevedibili, è necessario impiegare rapidamente una nave ro/ro da passeggeri sostitutiva per evitare l'interruzione del servizio, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.

2. L'armatore o l'esercente che intende effettuare un servizio di linea stagionale per un periodo non superiore a sei mesi deve informare la competente autorità marittima almeno tre mesi prima dell'inizio di tale servizio.

3. Qualora il servizio di cui ai commi 1 e 2 sia svolto in condizioni caratterizzate da un'altezza significativa d'onda minore di quella fissata per il corso dell'intero anno nel tratto di mare considerato, è consentito impiegare il valore dell'altezza significativa d'onda relativo a tale periodo di esercizio più breve per determinare il battente d'acqua sul ponte, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I. Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo periodo di esercizio più breve è concordato dall'amministrazione con le autorità competenti degli altri Stati membri o, se applicabile e possibile, con le autorità competenti degli altri Paesi terzi cui appartengono i porti che figurano nella rotta seguita dalla nave.

4. Le navi da passeggeri autorizzate ad uno dei servizi di cui ai commi 1 e 2, non appena ottenuta l'autorizzazione dalla competente autorità marittima, devono tenere a bordo la certificazione prevista dall'articolo 7.

Art. 9.

Adeguamenti

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, adottate con la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE.

Art. 10.

Sanzioni

1. L'armatore, l'esercente o il comandante che violano le norme di cui all'articolo 6 sono puniti con la sanzione di cui all'articolo 1215, primo comma, del codice della navigazione.

2. L'armatore o l'esercente che violano le norme di cui agli articoli 7, comma 1, e 8, commi 1 e 2, sono puniti con la sanzione di cui all'articolo 1216 del codice della navigazione. La stessa pena si applica al comandante ma la pena è ridotta.

Art. 11.

Norma di salvaguardia

1. Dal presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 marzo 2005

CIAMPI

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

BUTTIGLIONE, *Ministro per le politiche comunitarie*

LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

FINI, *Ministro degli affari esteri*

CASTELLI, *Ministro della giustizia*

SINISCALCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

MARZANO, *Ministro delle attività produttive*

Visto, *il Guardasigilli:* CASTELLI

ALLEGATO I
(previsto dagli articoli 5, 7 e 8)

REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI

1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, devono rispettare i requisiti del presente allegato.

1.1. Le disposizioni della regola II-1/B/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di un ipotetica quantità d'acqua accumulatasi sul primo ponte inferiore alla linea di galleggiamento del piano di costruzione nella stiva ro/ro o in una stiva speciale secondo la definizione della regola II-2/3 della convenzione SOLAS a seguito di un danneggiamento (in seguito denominato «ponte ro/ro danneggiato»). Non devono invece essere rispettati gli altri requisiti della regola II-1/B/8 nel dare applicazione alle norme di stabilità contenute nel presente allegato. Il presunto volume di acqua marina accumulato va calcolato applicando alla superficie inondata un'altezza fissa calcolata a partire da:

a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte ro/ro in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure

b) se tale orlo è sommerso, il calcolo utilizza un'altezza fissa al disopra del piano di galleggiamento applicabile per tutti i possibili angoli di assetto longitudinale e sbandamento, secondo i seguenti valori:
   - 0,5 metri se il bordo libero residuo (f_r) è pari o inferiore a 0,3 metri,
   - 0,0 metri se il bordo libero residuo (f_r) è pari o superiore a 2,0 metri,
   - valori intermedi,calcolati con interpolazione lineare,se il bordo libero residuo (f_r) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.

Per bordo libero residuo (f_r) si intende la distanza minima fra il ponte ro/ro e la linea di galleggiamento per la nave danneggiata nel punto in cui si è verificato il danno, senza tenere conto degli effetti prodotti dal volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulata sul ponte ro/ro.

1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'Amministrazione, sentito l'ente tecnico, può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.

1.3. Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'Amministrazione, sentito l'ente tecnico, può ridurre l'altezza dell'acqua nella superficie inondata di cui al punto 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:

1.3.1. 0,0 se l'altezza significativa d'onda (h_s)definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;

1.3.2. un valore calcolato secondo la procedura di cui al punto 1.1, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;

1.3.3. valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;

purché risultino rispettate le seguenti condizioni:

1.3.4. l'Amministrazione ritiene tale altezza significativa d'onda (h_s) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10 %;

1.3.5. la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato

valore d'altezza significativa d'onda (h_s) è stato stabilito sono riportati sul certificato;

1.4. in alternativa ai requisiti dei punti 1.1 o 1.3, l'Amministrazione, sentito l'ente tecnico, può esentare dall'applicazione dei requisiti dei punti 1.1 o 1.3 ed accettare risultati di prove in vasca, effettuate secondo le specifiche riportate nell'appendice, che confermino che la nave non si capovolgerà in presenza di un danno di estensione pari a quella prevista dalla regola II-1/B/8.4 della convenzione SOLAS nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un onda irregolare;

1.5. menzione del fatto che i risultati delle prove in vasca sono stati considerati equivalenti alla prova di conformità secondo i requisiti di cui ai punti 1.1 o 1.3 nonché il valore dell'altezza significativa d'onda (h_s) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;

1.6. le informazioni fornite al capitano conformemente alle regole II-1/B/8.7.1 e II-1/B/8.7.2, ottenute in applicazione delle regole da II-1/B/8.2.3 a II-1/B/8.2.3.4, vanno fornite anche ai capitani delle navi ro/ro da passeggeri omologate in base a tali requisiti.

2. Per valutare gli effetti del volume dell'ipotetica massa d'acqua marina accumulata sul ponte ro/ro danneggiato menzionato al punto 1, vanno applicate in via prioritaria le seguenti disposizioni.

2.1. Una paratia trasversale o longitudinale va considerata intatta se ogni sua parte è compresa tra superfici verticali situate sui fianchi della nave, a una distanza dal fasciame esterno pari a un quinto della larghezza della nave stessa, come stabilito dalla regola II-1/2, misurata normalmente al piano di simmetria, al livello dell'immersione massima di compartimentazione.

2.2. Nel caso in cui lo scafo della nave sia in parte strutturalmente ampliato in conformità delle disposizioni del presente allegato, va sempre impiegata la corrispondente maggiorazione del valore del quinto della larghezza; tale ampliamento non influenza tuttavia la localizzazione degli attraversamenti delle paratie, delle tubazioni, ecc. che erano considerate accettabili prima dell'allargamento.

2.3. La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali che sono considerate utili per limitare la massa d'acqua marina che si ipotizza accumulata nel compartimento in questione del ponte ro/ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve poter sopportare la pressione idrostatica che risulta dal calcolo relativo allo specifico danno.Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 2,2 metri. Nel caso di navi dotate di ponti veicoli sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non può essere inferiore a quella della superficie inferiore del ponte sospeso,quando esso è abbassato.

2.4. In presenza di speciali dispositivi, come ad esempio ponti sospesi a tutta larghezza e larghe casse laterali, potranno essere accettate paratie di altezze diverse stabilite ricorrendo a dettagliate prove in vasca.

2.5. Non va tenuto conto degli effetti del volume ipotizzato d'acqua marina accumulata nei compartimenti del ponte ro/ro danneggiato, se tali compartimenti dispongono su ambedue i lati di aperture a murata equamente distribuite, secondo la seguente formula:

2.5.1. $A = 0{,}3\,l$

ove A è l'area totale delle aperture a murata su ciascun lato del ponte (espressa in m 2) ed l è la lunghezza del compartimento (in metri);

2.5.2 la nave deve mantenere un bordo libero residuo di almeno 1,0 metri nella peggiore ipotesi di danno, senza tenere conto degli effetti del volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulato sul ponte ro/ro danneggiato; e

2.5.3 il bordo superiore delle aperture a murata non può essere ubicato oltre 0,6 metri al di sopra del ponte ro/ro danneggiato e il lato inferiore di tali aperture deve trovarsi a non più di 2 cm al di sopra del ponte ro/ro danneggiato;

2.5.4 le aperture devono essere dotate di un meccanismo di chiusura che impedisca all'acqua di penetrare sul ponte ro/ro, pur permettendo la fuoriuscita dell'acqua che vi si è eventualmente accumulata.

2.6. Quando si ipotizza che una paratia sopra il ponte ro/ro è danneggiata, va ipotizzato anche l'allagamento dei due compartimenti contigui e l'altezza della superficie allagata comune ai due compartimenti va calcolata ai sensi dei punti 1.1 e 1.3.

3. Nel determinare l'altezza significativa d'onda, vanno impiegate le altezze che figurano cartine o negli elenchi prodotti degli Stati membri, a norma dell'articolo 5 della direttiva 2003/25/CE.

3.1. Per le navi che vengono impiegate solo per un periodo stagionale ridotto, l'Amministrazione deve stabilire, di comune accordo con gli altri paesi i cui porti figurano nella rotta seguita dalla nave, l'altezza significativa d'onda da impiegare.

4. Le prove in vasca devono essere eseguite ai sensi dell'appendice.

APPENDICE all'allegato I

Prove in vasca

1. **Obiettivo**

Le prove di cui al paragrafo 1.4 dei requisiti di stabilità riportati nell'allegato I servono a dimostrare che la nave è capace di affrontare le condizioni di mare definite nel paragrafo 3, nella peggiore ipotesi di danno.

2. **Modelli di nave**

2.1. Il modello deve rispecchiare sia l'effettiva forma esterna della nave che la sua suddivisione interna, soprattutto quella degli spazi danneggiati che possono influenzare il processo di allagamento e distribuzione dell'acqua. Il danno considerato deve corrispondere alla peggiore ipotesi prevista ai fini della conformità con la regola II-1/B/8.2.3.2 della convenzione SOLAS. Un'ulteriore prova deve essere effettuata per un ipotetico danno a metà nave ed in assetto longitudinale neutro se l'ubicazione del peggior danno, ai sensi della norma SOLAS 90, dista dalla metà nave più del 10 %della lunghezza tra le perpendicolari (Lpp). Tale prova ulteriore è necessaria solo se il danneggiamento interessa il ponte ro/ro.

2.2. Il modello deve soddisfare i seguenti requisiti:

2.2.1. Lunghezza fra le perpendicolari (Lpp)pari ad almeno 3 metri.

2.2.2. Lo scafo deve essere sufficientemente sottile nelle zone ove tale aspetto influenza il risultato delle prova.

2.2.3. Le caratteristiche del moto nave devono essere correttamente modellate su quelle della nave reale e particolare attenzione va riservata alla riproduzione in scala dei raggi di inerzia longitudinale e trasversale. Immersione, assetto longitudinale,sbandamento e posizione del centro di gravità devono essere nelle condizioni corrispondenti al peggior danno ipotizzabile.

2.2.4. I principali elementi strutturali (quali paratie stagne, prese d'aria, ecc.) al di sopra ed al di sotto del ponte delle paratie, che possono produrre un allagamento asimmetrico,devono essere riprodotti correttamente nel modello in modo da rispecchiare,per quanto possibile, la realtà.

2.2.5. La forma della falla deve essere la seguente:

2.2.5.1. profilo laterale rettangolare di larghezza conforme alla regola II-1/B/8.4.1 della convenzione SOLAS e di altezza illimitata;

2.2.5.2. profilo triangolare (isoscele)sul piano orizzontale con altezza pari a B/5,conformemente alla regola II-1/B/8.4.2 della convenzione SOLAS.

3. **Svolgimento delle prove**

3.1. Il modello deve essere soggetto a prove in vasca in onda mono-direzionale irregolare (spettro JONSWAP) con altezza significativa d'onda (h_s) conforme alle definizioni del punto 1.3 dei requisiti di stabilità e coefficiente di rinforzo del picco γ e periodo di picco Tp, pari a:

3.1.1. Tp =4 $\sqrt{Hs}$ con γ =3,3; e

3.1.2. Tp pari al periodo di risonanza del rollio della nave in avaria con il ponte non allagato, alle condizioni di carico specificate, ma non superiore a 6 $\sqrt{hs}$ con γ =1.

3.2. Il modello deve essere libero di scarrocciare e va esposto ad un mare al traverso (direzione 90 °) con la falla esposta alle onde in arrivo. Il modello non deve essere vincolato in modo da resistere al capovolgimento. Se la nave allagata ed in equilibrio in assenza d'onda rimane verticale (sbandamento nullo), occorre inclinarla di 1 o in direzione della falla.

3.3. Devono essere realizzate almeno 5 prove per ciascun periodo di picco. La lunghezza di ogni prova deve sempre permettere il raggiungimento di uno stato stazionario e non deve in ogni caso essere inferiore ad un periodo corrispondente a 30 minuti per la nave reale, opportunamente scalati. Nel corso di ciascuna prova va generata una realizzazione di onde diverse.

3.4. Se la nave non risulta inclinata verso la falla al termine di ciascun esperimento, gli esperimenti vanno ripetuti finché non si ottengono cinque risultati corretti per ciascuna condizione d'onda specificata o, in alternativa, il modello deve essere inclinato di 1 o dal lato della falla e l'esperimento ripetuto per due volte per ciascuna delle due condizioni d'onda specificate. L'obiettivo degli esperimenti ulteriori è di dimostrare, nel miglior modo possibile, le capacità di sopravvivenza al capovolgimento nelle due direzioni.

3.5. Le prove devono essere realizzate per i seguenti casi di avaria:

3.5.1. il peggior danno, con riferimento all'area sottesa alla curva GZ, ai sensi della convenzione SOLAS; e

3.5.2. il peggior danno a metà nave, con riferimento al bordo libero residuo a metà nave se richiesto dal punto 2.1.

4. Criteri di sopravvivenza

La nave va ritenuta in grado di sopravvivere se viene raggiunto uno stato stazionario nella serie di prove successive di cui al punto 3.3; se rollio superiore a 30 o rispetto all'asse verticale si verifica con frequenza superiore al 20 % o si verifica uno sbandamento superiore ai 20 °, il risultato della prova va tuttavia considerato un capovolgimento della nave anche se si è raggiunto uno stato stazionario.

5. Omologazione delle prove

5.1. Una proposta del programma di prova va presentata all'Amministrazione che, sentito un ente tecnico per le navi straniere e l'ente tecnico della nave per le navi italiane, deve approvarlo preventivamente. Va inoltre ricordato che i danni più lievi possono generare le situazioni più gravi.

5.2. La prova va documentata da un'apposita relazione e da un video, o altra registrazione visiva, contenenti tutte le necessarie informazioni sulla nave e sui risultati delle prove.

ALLEGATO II
(previsto dagli articoli 5, comma 3, e 7; comma 5)

ORIENTAMENTI INDICATIVI PER GLI ENTI TECNICI

PARTE I
Applicazione

I presenti orientamenti sono destinati ad assistere gli enti tecnici nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, per quanto possibile e compatibile con le caratteristiche strutturali della nave in questione. La numerazione dei seguenti paragrafi corrisponde a quella impiegata nell'allegato I.

Paragrafo 1
Tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, del decreto, devono innanzitutto rispettare la norma SOLAS 90 in materia di stabilità residua, applicabile a tutte le navi da passeggeri costruite a partire dal 29 aprile 1990 compreso. L'applicazione di tale requisito permette di definire il bordo libero (f_r), necessario ai fini del calcolo di cui al paragrafo 1.1.
Paragrafo 1.1

1. Il presente paragrafo riguarda il caso in cui un determinato volume di acqua si è accumulato sul ponte delle paratie (ro/ro). Si ipotizza che l'acqua sia penetrata sul ponte attraverso una falla. Il paragrafo dispone che la nave, oltre a soddisfare tutti i requisiti della norma SOLAS 90, soddisfi anche i criteri di tale norma SOLAS 90 di cui ai paragrafi da 2.3 a 2.3.4 della regola II-1/B/8, in presenza della quantità d'acqua sul ponte ivi definita.Al fine di tale calcolo non occorre tenere conto di nessun altro requisito della regola II-1/B/8. Ad esempio, ai fini del calcolo, la nave non deve rispettare i requisiti relativi agli angoli di equilibrio o alla non immersione della linea di bordo libero.
2. L'acqua accumulata va considerata un carico di liquido aggiuntivo con una superficie libera comune a tutti i compartimenti che si presumono allagati sul ponte garage. L'altezza dell'acqua (h_w) sul ponte dipende dal bordo libero residuo (f_r)dopo l'avaria ed è misurata in funzione dell'avaria stessa (cfr.fig.1). Il bordo libero residuo (f_r), è la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la superficie del piano di galleggiamento all'equilibrio della nave danneggiata (dopo le eventuali correzioni dell'assetto se questo tipo di provvedimenti sono stati presi) in funzione del danno ipotizzato e dopo aver esaminato tutte le possibili condizioni di avaria in conformità dei requisiti della norma SOLAS 90,come indicato nel paragrafo 1 dell'allegato I. Nel calcolare f_r non va tenuto conto degli effetti dell'ipotetica massa d'acqua che si presume si sia accumulata sul ponte ro/ro.
3. Se f_r è pari o superiore a 2 metri, va ipotizzato che sul ponte ro/ro non si accumuli acqua. Se f_r è pari 0,3 metri o meno, va ipotizzato che l'altezza (h_w) sia di 0,5 metri. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr.fig.2).

Paragrafo 1.2.
I sistemi di drenaggio dell'acqua potrebbero essere considerati efficaci solo se avessero la capacità di impedire l'accumulo di un notevole volume d'acqua sul ponte considerato,vale a dire diverse migliaia di tonnellate all'ora,il che supera notevolmente la capacità degli impianti installati alla data di adozione dei regolamenti in questione. Simili sistemi altamente efficienti potranno essere sviluppati ed omologati in futuro (in base ad orientamenti che saranno sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale).

Paragrafo 1.3.

1. La quantità d'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte, oltre ad essere ridotta a norma del paragrafo 1.1, potrà essere ulteriormente ridotta in considerazione del fatto che la nave opera solo in zone geografiche ben delimitate. Tali zone sono designate conformemente all'altezza significativa d'onda (h_s) tipica della zona stessa, a norma dell'articolo 3 del presente decreto.
2. Se nella zona considerata l'altezza significativa d'onda (h_s) è pari a 1,5 metri o meno, va ipotizzato che sul ponte ro/ro danneggiato non si accumuli altra acqua. Se l'onda significativa nell'area considerata è uguale o superiore a 4,0 metri, l'altezza ipotizzata dell'acqua accumulata va calcolata a norma del paragrafo 1.1. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr.fig.3).
3. L'altezza h_w è mantenuta costante e la quantità d'acqua addizionale risulta quindi variabile, in quanto dipende dall'angolo di sbandamento e dal fatto che ad un particolare angolo di sbandamento l'angolo del ponte risulti immerso o meno (cfr.fig.4). Va notato che la permeabilità presunta degli spazi sul ponte garage deve essere fissata al 90 % (MSC/Circ.649 refers), mentre la permeabilità degli altri spazi presunti allagati è quella stabilita dalla convenzione SOLAS.
4. Se i calcoli volti a dimostrare la conformità con il presente decreto fanno riferimento ad un'altezza significativa d'onda inferiore ai 4 metri, tale altezza inferiore deve essere registrata sul certificato di sicurezza della nave passeggeri.

Paragrafi 1.4/1.5

In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3, l'Amministrazione, sentito l'ente tecnico, può accettare i risultati di prove in vasca. I requisiti delle prove in vasca sono indicati in dettaglio nell'appendice dell'allegato I. Note orientative sullo svolgimento delle prove su modello sono riportate nella parte II del presente allegato.

Paragrafo 1.6

Le curve operative limite (KG o GM), stabilite dalla norma SOLAS 90, possono risultare non applicabili nel caso in cui si consideri gli effetti dell'«acqua sul ponte» come previsto dal presente decreto e può pertanto rendersi necessario determinare curve limite rivedute che tengano conto degli effetti di tale acqua aggiuntiva. Occorre a tal fine effettuare i necessari calcoli per un numero sufficiente di immersioni ed assetti operativi.

Nota: Le curve operative limite rivedute KG/GM possono essere stabilite per iterazione, aggiungendo il GM il minimo in eccesso,che risulta dai calcoli della stabilità in condizioni di avaria con l'acqua sul ponte, al KG iniziale (o dedotto dal GM) da utilizzare per determinare il bordo libero in condizioni di avaria (f_r), impiegato per determinare il volume d'acqua sul ponte, e ripetendo tale processo fintanto che il GM in eccesso diventi trascurabile.

È da prevedere che gli operatori inizino tale iterazione con il rapporto KG massimo/GM minimo che può ragionevolmente essere riscontrato in servizio,cercando quindi di modificare la relativa sistemazione del ponte delle paratie per ridurre al minimo il GM in eccesso derivante dai calcoli di stabilità in presenza di acqua sul ponte.

Paragrafo 2.1.

Ai sensi dei requisiti della convenzione SOLAS, le paratie interne alla linea B/5 sono da considerare intatte nel caso di avaria da collisione laterale.

Paragrafo 2.2.
Se devono essere installate casse laterali esterne per garantire la conformità con la regola II-1/B/8 il regolamento in oggetto, la larghezza (B)della nave risulta maggiorata e quindi anche la distanza B/5 dai bordi della nave; tali modifiche non esigono tuttavia il ricollocamento delle parti strutturali esistenti o di eventuali attraversamenti delle principali paratie stagne orizzontali al disotto del ponte delle paratie (cfr.fig.5).

Paragrafo 2.3.
1. Paratie e barriere trasversali e longitudinali appositamente sistemate e di cui si è tenuto conto al fine di limitare il movimento dell'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte ro/ro non devono essere «a tenuta stagna » nel senso stretto del termine.Piccole perdite possono essere tollerate se il sistema di drenaggio è tale da impedire l'accumulo di acqua dall'altra parte della paratia o della barriera.Nel caso in cui gli ombrinali,in mancanza del necessario dislivello, non dovessero più funzionare occorre prevedere un altro sistema passivo di drenaggio.
2. L'altezza (B_h) delle paratie/barriere trasversali e longitudinali non deve essere inferiore a (8 x h_w) metri, ove h_w è l'altezza dell'acqua accumulata calcolata in base al bordo libero residuo e all'altezza significativa d'onda di cui ai (paragrafi 1.1 e 1.3). In ogni caso, tale altezza non deve mai essere inferiore al maggiore dei seguenti valori:
   a) 2,2 metri, oppure
   b) l'altezza fra il ponte delle paratie ed il punto inferiore della struttura inferiore dei ponti garage intermedi o sospesi, quando si trovano in posizione abbassata. Va notato che qualsiasi spazio fra il lato superiore delle paratie e la parte inferiore del fasciame metallico deve essere chiuso da piastre trasversali o longitudinali a seconda dei casi (cfr.fig.6).
   Possono essere accettate paratie di altezza inferiore a quella specificata se vengono effettuate le prove in vasca descritte nella parte II del presente allegato, per dimostrare che la soluzione alternativa garantisce adeguate possibilità di sopravvivenza. Nel fissare l'altezza delle paratie/barriere va inoltre garantito che esse siano tali da limitare il progressivo allagamento entro i limiti di stabilità richiesti. Tali limiti non devono essere influenzati dalle prove in vasca.
   Nota: Il dominio positivo della curva di GZ può essere ridotto sino a 10 gradi, se la corrispondente area sottesa alla curva è opportunamente aumentata di cui a (MSC 64/22 refers).

Paragrafo 2.5.1.
L'area «A» fa riferimento ad aperture permanenti. Va notato che non può essere fatto ricorso all'opzione «aperture a murata» se la galleggiabilità delle sovrastrutture è in tutto o in parte necessaria per permettere alla nave di rispettare i criteri. Le aperture a murata devono essere provviste di battenti che impediscano all'acqua di entrare, pur permettendole di uscire.
I battenti non devono dipendere da un sistema attivo di chiusura. Essi devono funzionare autonomamente e non devono ridurre significativamente il flusso in uscita. Ogni eventuale riduzione significativa deve essere compensata dalla presenza di aperture aggiuntive, affinché risulti mantenuta l'area complessiva richiesta.

Paragrafo 2.5.2.
Le aperture a murata sono da considerarsi efficienti se la distanza minima fra il lato inferiore dell'apertura e la linea di galleggiamento in caso di avaria è di almeno 1 metro. Il calcolo della distanza minima non deve tenere conto dell'effetto dovuto alla presenza di un eventuale volume d'acqua aggiuntivo sul ponte (cfr.fig.7).

Paragrafo 2.5.3.
Le aperture a murata devono essere situate il più in basso possibile nell'impavesata laterale o nel fasciame esterno. Il lato inferiore delle aperture a murata non deve essere oltre 2 cm al di sopra del ponte delle paratie ed il suo lato superiore non deve trovarsi oltre 0,6 metri al di sopra di esso (cfr.fig.8).

Nota: Gli spazi cui si applica il paragrafo 2.5, ovvero gli spazi dotati di aperture a murata o simili aperture, non devono essere compresi fra gli spazi intatti ai fini del calcolo delle curve di stabilità a nave integra e in condizioni di avaria.

Paragrafo 2.6.
1. L'estensione della falla va applicata nel senso della lunghezza della nave. A seconda delle suddivisioni presenti, la falla può non interessare alcuna paratia,può interessare solo paratie al di sotto del ponte delle paratie, solo paratie al di sopra di tale ponte o le une e le altre.
2. Le paratie/barriere trasversali ed orizzontali che arginano la massa d'acqua che si ipotizza accumulata devono essere sempre chiuse ed opportunamente assicurate quando la nave prende il mare.
3. Nel caso in cui le paratie/barriere sono danneggiate,l'acqua accumulata sul ponte deve avere lo stesso livello, pari a h_w, a i due lati della paratia/barriera danneggiata (cfr.fig.9).

PARTE II
PROVE IN VASCA

Scopo dei presenti orientamenti è quello di assicurare l'uniformità dei metodi adottati nel costruire e verificare i modelli, nonché nello svolgere ed analizzare le prove sul modello, pur tenendo conto del fatto che la strutture delle vasche navali esistenti e considerazioni di costo possono in parte influenzare tale uniformità.

Il contenuto del paragrafo 1 dell'appendice dell'allegato I non necessita commenti.

Paragrafo 2 —Modelli di nave

2.1. Il materiale impiegato per costruire il modello non è di per sé importante, purché il modello risulti, sia a nave integra che in condizioni di avaria, sufficientemente rigido per garantire che le proprietà idrostatiche siano identiche a quelle della nave reale e che la risposta flessionale dello scafo alle onde sia trascurabile.
È inoltre importante garantire che i compartimenti danneggiati siano ricostruiti nel modello nel modo più accurato possibile, in modo da assicurare la presenza del corretto volume di acqua in occasione dell'allagamento.
Poiché l'ingresso di acqua (anche in quantità minime) nelle parti intatte del modello ne influenzerà il comportamento, occorre adottare le necessarie misure perché non si verifichi alcuna perdita.

2.2. Dettagli del modello

2.2.1. Riconoscendo che gli effetti di scala possono influenzare notevolmente il comportamento del modello durante le prove, è importante garantire che tali effetti stiano per quanto possibile ridotti al minimo. Il modello deve essere il più grande possibile,in quanto i compartimenti danneggiati possono in tal modo essere ricostruiti in maggior dettaglio,con conseguente riduzione degli e effetti di scala. Si raccomanda pertanto di adottare per il modello una scala non inferiore a 1:40. Il modello non deve tuttavia essere di dimensioni inferiori ai tre metri alla linea di galleggiamento di compartimentazione.

2.2.2.a) Nel punto dell'ipotetico danno, il modello deve essere quanto più possibile sottile per assicurare che la quantità di acqua penetrata ed il centro di gravità siano correttamente rappresentati.Potrebbe talvolta risultare impossibile ricostruire lo scafo del modello e gli elementi di compartimentazione primaria e secondaria, nel punto del danno, in modo sufficientemente dettagliato:tenuto conto degli eventuali limiti costruttivi, potrebbe quindi non essere possibile calcolare accuratamente la permeabilità ipotizzata di questi spazi.

2.2.2.b) In occasione delle prove è stato rilevato che l'altezza verticale del modello può influenzare i risultati delle prove in onda. È pertanto necessario che il modello venga esteso di almeno tre sovrastrutture standard al disopra del ponte delle paratie (bordo libero), così che le onde più alte della serie non possano infrangersi sul modello.

2.2.2.c) È fondamentale misurare e verificare l'immersione del modello non soltanto a nave integra ma anche con il modello in condizioni di avaria, paragonando i risultati a quelli ottenuti con il calcolo di stabilità in condizioni di avaria. Dopo aver misurato l'immersione in condizioni di avaria può risultare necessario modificare la permeabilità del compartimento danneggiato,aggiungendo volumi integri o pesi ulteriori. Va inoltre garantito che il centro di gravità dell'acqua imbarcata sia rappresentato correttamente. Eventuali aggiustamenti per eccesso devono avere per effetto di aumentare i margini di sicurezza.

2.2.2.d) Se il modello deve essere dotato di barriere sul ponte e se tali barriere sono di altezza inferiore a quella indicata al punto 2.3 dell'allegato I, il modello deve essere dotato di telecamere a circuito chiuso in modo che sia possibile tenere sotto controllo eventuali traboccamenti ed accumuli di acqua nell'area non danneggiata del ponte. In tal caso questa videoregistrazione costituisce parte integrante della documentazione di prova.

2.2.3. Per garantire che le caratteristiche del moto del modello rispettino quelli della nave reale è importante che il modello sia soggetto ad test opportuni in condizioni di nave integra,in modo che possano essere verificati GM e distribuzione della massa.

Il raggio di inerzia traversale della nave reale non deve essere considerato superiore a 0,4B e quello longitudinale non superiore a 0,25L.

Il periodo di rollio del modello è ottenuto con il seguente calcolo:

$$\frac{2 \times \pi \times 0{,}4 \times B}{\sqrt{g \times GM \times \lambda}}$$

dove:

GM: altezza metacentrica della nave reale (integra)
g: accelerazione gravitazionale
λ: scala del modello
B: larghezza della nave reale

Nota:

Mentre test per la stima del GM e del periodo di rollio del modello in condizioni di avaria possono essere accettate quale prova di verifica della curva di stabilità residua,tali prove non sono ammissibili in sostituzione di quelle a nave integra.

Il modello in condizioni di avaria deve tuttavia essere soggetto a rollio per calcolare il periodo di rollio necessario per eseguire le prove di cui al paragrafo 3.1.2.

2.2.4. Il contenuto del paragrafo non necessita commenti. Si presume che il sistema di ventilazione del compartimento danneggiato della nave reale siano tali da non influenzare l'allagamento né il movimento dell'acqua imbarcata. Rispetto alla

riproduzione in scala il sistema di ventilazione della nave reale potrebbe tuttavia produrre effetti di scala indesiderati. Per evitare tali effetti, si raccomanda di costruire il sistema di ventilazione con dimensioni maggiori rispetto a quelle della scala impiegata nel modello, in modo che esso non influenzi lo spostamento della massa d'acqua sul ponte garage.

2.2.5. Il profilo triangolare (isoscele) della forma prismatica della falla, corrisponde al galleggiamento a pieno carico.

Inoltre, nel caso in cui siano sistemate casse laterali interne di larghezza inferiore a B/5 ed al fine di evitare eventuali effetti di scala, la lunghezza della falla non deve essere inferiore a due metri.

Paragrafo 3 —Svolgimento delle prove

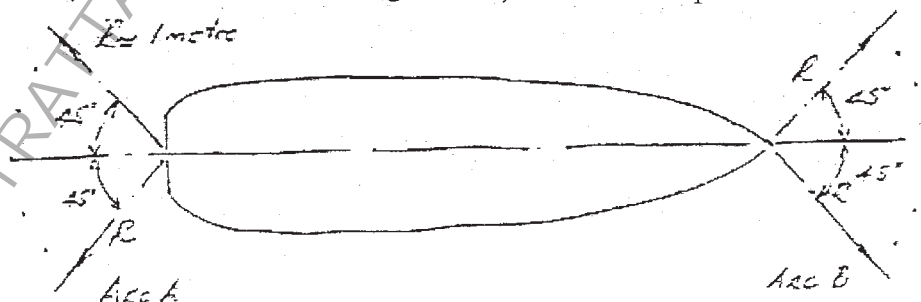
3.1. Spettro dell'onda

Va utilizzato lo spettro JONSWAP, in quanto descrive condizioni di mare limitate in estensione ed in durata, come appunto avviene nella maggior parte dei casi a livello mondiale. A tal fine è importante non solo verificare il periodo di picco della serie di onde, ma anche controllare che sia corretto il periodo di passaggio al livello medio.

3.1.1. In presenza di un periodo di picco pari a $4\sqrt{Hs}$ e dato un fattore di rinforzo pari a 3,3, il periodo di zero-crossing non deve essere superiore a:
{Tp /(da 1,20 a 1,28)}+/-5 %

3.1.2. Il periodo di zero-crossing corrispondente ad un periodo di picco pari al periodo di rollio del modello in avaria e, dato un fattore γ pari ad 1, non deve essere superiore a:
{Tp /(da 1,3 a 1,4)}+/-5 %;

va notato che se il periodo di rollio del modello in avaria è superiore a $6\sqrt{Hs}$ il periodo di picco va limitato a $6\sqrt{Hs}$.

Nota:
È stato stabilito che non risulta pratico fissare limiti ai periodi di zero-crossing della serie di onde generate in vasca, conformemente ai valori nominali della formula matematica. È quindi permesso un margine di errore del 5%.
Per ogni serie di esperimenti lo spettro d'onda deve essere registrato e documentato. Le misurazioni vanno a tal fine effettuate vicino al modello (ma non sottovento - cfr.figura seguente) ed anche in prossimità dell'ondogeno.
Il modello deve inoltre essere dotato di sensori che permettano di controllare e registrare tutti i suoi movimenti (rollio, sussulto, beccheggio etc.) e il suo comportamento (angolo di sbandamento, immersione ed assetto longitudinale) nel corso della prova.

Il sensore per la misurazione delle onde «in prossimità del modello» va posizionato sull'arco A o B (Figura a).

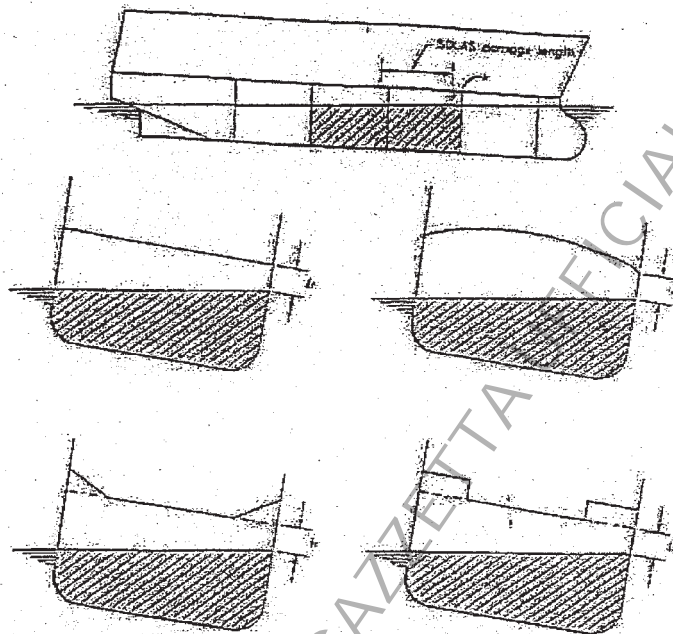
Paragrafi 3.2, 3.3, 3.4
Il contenuto dei paragrafi non necessita commenti.

3.5. Danneggiamenti simulati
Lunghe ed approfondite ricerche volte allo sviluppo di opportuni criteri per le navi nuove hanno chiaramente dimostrato che, oltre a GM ed al bordo libero,per valutare le possibilità di sopravvivenza della nave è importante tenere conto anche dell'area sottesa alla curva di stabilità,fino all'angolo di GZ massimo. Nello scegliere le peggiori condizioni di avaria previste dalla convenzione SOLAS, per provare la conformità ai requisiti del paragrafo 3.5.1 va perciò scelta la condizione in cui risulta minima l'area sottesa alla curva di stabilità residua, fino all'angolo di GZ massimo.

Paragrafo 4 —Criteri di sopravvivenza
Il contenuto del paragrafo non necessita commenti.

Paragrafo 5 —Omologazione
Alla relazione presentata all'amministrazione competente vanno allegati i seguenti documenti:
a) calcolo della stabilità in condizioni di avaria nella peggiore ipotesi SOLAS e (se diverso) con avaria a centro nave;
b) piani generali del modello, dettagli di costruzione e informazioni sulla strumentazione;
c) relazioni sulle prove per la stima del raggio metacentrico e del periodo di rollio;
d) calcolo dei periodi di rollio del modello e della nave reale;
e) spettro d'onda nominale e misurato (in prossimità dell'ondogeno e vicino al modello);
f) registrazioni rappresentative di moti, assetto e scarroccio;
g) videoregistrazioni del caso.

Nota:
A tutte le prove deve presenziare un rappresentante dell'ente tecnico della nave.

Figure
(Orientamenti indicativi per gli Enti tecnici)
Figura 1

SOLAS damage length: Lunghezza dell'avaria prevista dalla convenzione SOLAS

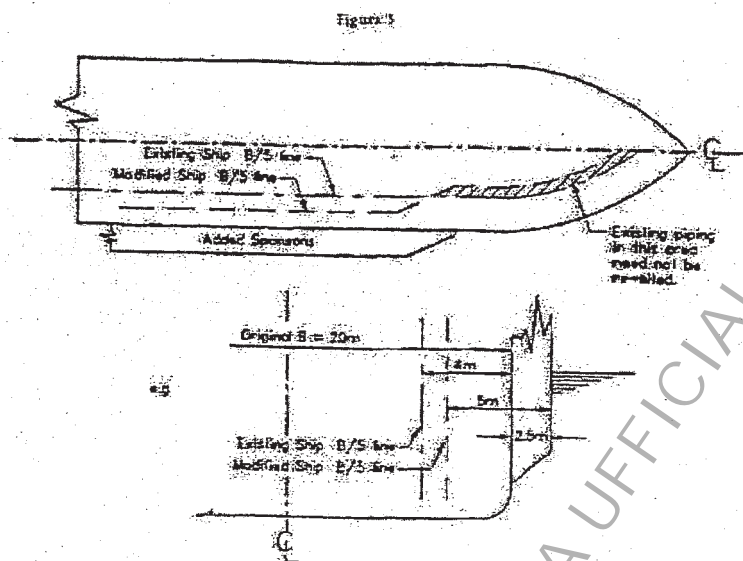
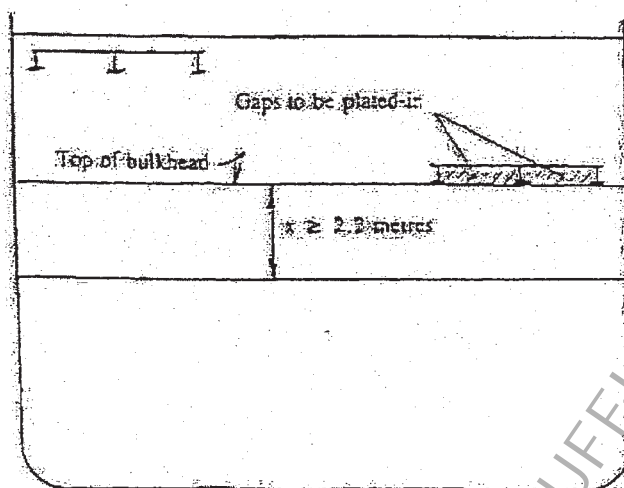
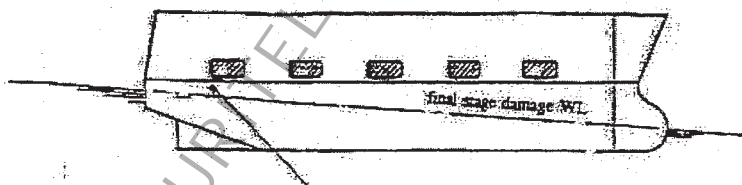



Figura 6
Gaps to be plated-in
Top of bulkhead
x ≥ 2,2 metres
Nave senza ponte garage sospeso
Esempio 1
Altezza dell'acqua sul ponte = 0,25 metri
Altezza minima richiesta della barriera = 2,2 metri
Nave con ponte sospeso (a guisa di barriera)
Esempio 2
Altezza dell'acqua sul ponte (hw) = 0,25 metri
Altezza minima richiesta della barriera = x
Gaps to be plated in: Aperture da sigillare
Top of bulkhead: Limite superiore della paratia
x ≥ 2,2 metres: x ≥ 2,2 metri
Figura 7
final stage damage WL
bordo libero minimo dalle aperture a murata = 1,0 m
final stage damage WL: linea di galleggiamento allo stadio finale dell'avaria

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee (GUCE).

Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— Gli articoli 1 e 2 e l'allegato *B* della legge 31 ottobre 2003, n. 306 (Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003), così recitano:

«Art. 1 *(Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie).* — 1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi di cui agli allegati *A* e *B*.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro con competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato *B*, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato *A*, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso, entro quaranta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso tale termine i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 4 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può emanare, con la procedura indicata nei commi 2 e 3, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

5. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione, i decreti legislativi eventualmente adottati nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano entrano in vigore, per le regioni e le province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la propria normativa di attuazione, alla data di scadenza del termine stabilito per l'attuazione della normativa comunitaria e perdono comunque efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore della normativa di attuazione adottata da ciascuna regione e provincia autonoma nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dei principi fondamentali stabiliti dalla legislazione dello Stato.».

«Art. 2 *(Principi e criteri direttivi generali della delega legislativa).* — 1. Salvi gli specifici principi e criteri direttivi stabiliti dalle disposizioni di cui al capo II ed in aggiunta a quelli contenuti nelle direttive da attuare, i decreti legislativi di cui all'art. 1 sono informati ai seguenti principi e criteri direttivi generali:

a) le amministrazioni direttamente interessate provvedono all'attuazione dei decreti legislativi con le ordinarie strutture amministrative;

b) per evitare disarmonie con le discipline vigenti per i singoli settori interessati dalla normativa da attuare, sono introdotte le occorrenti modifiche o integrazioni alle discipline stesse, fatte salve le materie oggetto di delegificazione ovvero i procedimenti oggetto di semplificazione amministrativa;

c) salva l'applicazione delle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a 103.291 euro e dell'arresto fino a tre anni, sono previste, in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledano o espongano a pericolo interessi costituzionalmente protetti. In tali casi sono previste: la pena dell'ammenda alternativa all'arresto per le infrazioni che espongano a pericolo o danneggino l'interesse protetto; la pena dell'arresto congiunta a quella dell'ammenda per le infrazioni che rechino un danno di particolare gravità. La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a 103 euro e non superiore a 103.291 euro è prevista per le infrazioni che ledano o espongano a pericolo interessi diversi da quelli sopra indicati. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni sopra indicate sono determinate nella loro entità, tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che impongono particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o ente nel cui interesse egli agisce. In ogni caso sono previste sanzioni identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per le violazioni omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi;

d) eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive; alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile fare fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede a carico del fondo di rotazione di cui all'art. 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, per un ammontare non superiore a 50 milioni di euro;

e) all'attuazione di direttive che modificano precedenti direttive già attuate con legge o con decreto legislativo si procede, se la modificazione non comporta ampliamento della materia regolata, apportando le corrispondenti modifiche alla legge o al decreto legislativo di attuazione della direttiva modificata;

f) i decreti legislativi assicurano in ogni caso che, nelle materie oggetto delle direttive da attuare, la disciplina sia pienamente conforme alle prescrizioni delle direttive medesime, tenuto anche conto delle eventuali modificazioni comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;

g) quando si verifichino sovrapposizioni di competenze fra amministrazioni diverse o comunque siano coinvolte le competenze di più amministrazioni statali, i decreti legislativi individuano, attraverso le più opportune forme di coordinamento, rispettando i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza e le competenze delle regioni e degli altri enti territoriali, le procedure per salvaguardare

l'unitarietà dei processi decisionali, la trasparenza, la celerità, l'efficacia e l'economicità nell'azione amministrativa e la chiara individuazione dei soggetti responsabili.».

«Allegato *B*
(art. 1, commi 1 e 3)

96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento.

1999/22/CE del Consiglio, del 29 marzo 1999, relativa alla custodia degli animali selvatici nei giardini zoologici.

1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST).

2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

2000/76/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 dicembre 2000, sull'incenerimento dei rifiuti.

2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA).

2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

2001/86/CE del Consiglio, dell'8 ottobre 2001, che completa lo Statuto della Società europea per quanto riguarda il coinvolgimento dei lavoratori.

2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

2002/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (vibrazioni) (sedicesima direttiva particolare ai sensi dell'art. 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE).

2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche).

2002/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2002, concernente la commercializzazione a distanza di servizi finanziari ai consumatori e che modifica la direttiva 90/619/CEE del Consiglio e le direttive 97/7/CE e 98/27/CE.

2002/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2002, che modifica la direttiva 76/207/CEE del Consiglio relativa all'attuazione del principio della parità di trattamento tra gli uomini e le donne per quanto riguarda l'accesso al lavoro, alla formazione e alla promozione professionali e le condizioni di lavoro.

2002/74/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2002, che modifica la direttiva 80/987/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro.

2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che modifica le direttive in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

2002/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativa alla vigilanza supplementare sugli enti creditizi, sulle imprese di assicurazione e sulle imprese di investimento appartenenti ad un conglomerato finanziario e che modifica le direttive 73/239/CEE, 79/267/CEE, 92/49/CEE, 92/96/CEE, 93/6/CEE e 93/22/CEE del Consiglio e le direttive 98/78/CE e 2000/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2002/89/CE del Consiglio, del 28 novembre 2002, che modifica la direttiva 2000/29/CE concernente le misure di protezione contro l'introduzione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione nella Comunità.

2002/90/CE del Consiglio, del 28 novembre 2002, volta a definire il favoreggiamento dell'ingresso, del transito e del soggiorno illegali.

2002/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 dicembre 2002, sulla intermediazione assicurativa.

2002/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 2003, sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche.

2002/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 2003, sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE).

2003/4//CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio, del 7 giugno 1990.

2003/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, relativa all'abuso di informazioni privilegiate e alla manipolazione del mercato (abusi di mercato).

2003/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 marzo 2003, che modifica la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel.

2003/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri.

2003/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri in materia di pubblicità e di sponsorizzazione a favore dei prodotti del tabacco.

2003/43/CE del Consiglio, del 26 maggio 2003, recante modifica della direttiva 88/407/CEE che stabilisce le esigenze di polizia sanitaria applicabili agli scambi intracomunitari e alle importazioni di sperma di animali della specie bovina.

2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto.

2003/50/CE del Consiglio, dell'11 giugno 2003, che modifica la direttiva 91/68/CEE per quanto riguarda il rafforzamento dei controlli sui movimenti di ovini e caprini.».

— La direttiva 2003/25/CE è pubblicata in G.U.C.E. n. L 123 del 17 maggio 2003.

— La legge 23 maggio 1980, n. 313 reca: «Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 10 novembre 1974, e sua esecuzione».

— La legge 5 giugno 1962, n. 616, reca: «Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare».

— Il decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, reca: «Attuazione della direttiva 94/57/CE, relativa alle disposizioni ed alle norme

comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, e della direttiva 97/58/CE che modifica la direttiva 94/57/CE.».

— Il decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, reca: «Attuazione della direttiva 1999/35/CE relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea, nonché disciplina delle procedure di indagine sui sinistri marittimi.».

Note all'art. 1:

— Per la legge 23 maggio 1980, n. 313, vedi note alle premesse.

— Si riporta il testo dell'art. 1, comma 1, lettera *b)*, del citato decreto legislativo n. 314 del 1998:

«Art. 1 *(Oggetto)*. — 1. Il presente decreto legislativo stabilisce le misure da adottare ai fini dell'ispezione, controllo e certificazione delle navi di bandiera italiana in conformità alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino ed in particolare:

a) disciplina il riconoscimento degli organismi che effettuano attività di ispezioni e controllo finalizzate alla certificazione delle navi;

b) fissa le condizioni in base alle quali l'amministrazione autorizza un organismo riconosciuto al rilascio dei certificati per proprio conto nel rispetto dei principi della non discriminazione e dell'efficacia dell'azione amministrativa;».

— Il regolamento (CE) n. 3051/95 è pubblicato in GUCE n. L 320 del 30 dicembre 1995.

Nota all'art. 2:

— L'art. 5 del citato decreto legislativo n. 28 del 2001, così recita:

«Art. 5 *(Verifiche iniziali richieste per le unità)*. — 1. Prima che un'unità sia adibita a un servizio di linea, oppure entro il 1° dicembre 2001, nel caso in cui alla data del 1° dicembre 2000 l'unità sia già adibita a un servizio di linea, l'autorità marittima verifica che detta unità:

a) sia munita dei prescritti certificati di sicurezza in regolare corso di validità, rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera o da un organismo riconosciuto, autorizzato o affidato da quest'ultima a seguito di accertamenti eseguiti in conformità alle procedure e agli orientamenti applicabili di cui agli allegati alla risoluzione A.746(l8) dell'assemblea dell'IMO «Survey guidelines under the harmonised system of survey and certification» (Linee guida per le visite eseguite nell'ambito del sistema armonizzato di ispezione e certificazione), nella versione in vigore alla data del 29 aprile 1999, oppure, per le navi non battenti la bandiera italiana, seguendo procedure volte al perseguimento degli stessi scopi, espressamente e formalmente dichiarate equivalenti dall'amministrazione dello Stato sotto la cui la bandiera opera l'unità;

b) sia in possesso di certificazione di classe in corso di validità rilasciata da un organismo riconosciuto secondo le proprie prescrizioni per la classificazione o secondo norme riconosciute dall'amministrazione dello Stato di bandiera;

c) sia dotata di un dispositivo di registrazione dei dati di viaggio (VDR) in grado di fornire informazioni utili per lo svolgimento di un'inchiesta in caso di sinistro. Il VDR deve essere conforme alle norme tecniche contenute nella risoluzione A.861(20) dell'assemblea dell'IMO del 27 novembre 1997 ed essere sottoposto ai collaudi di cui alla norma della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI) n. 61996. I VDR destinati ad essere installati sulle unità costruite anteriormente alla data del 29 aprile 1999 possono essere parzialmente esentati dall'obbligo di conformità ai predetti requisiti, secondo i criteri e le condizioni stabilite dal Comitato di regolamentazione di cui alla direttiva 93/75/CE recepita con decreto del Presidente della Repubblica 19 maggio 1997, n. 268.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, lettera *c)*, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2002 ovvero a decorrere dalla data di scadenza del trentesimo mese dalla pubblicazione della norma CEI n. 61996 qualora tale data sia successiva alla prima alle navi che effettuano viaggi nazionali oltre 20 miglia dalla costa oppure viaggi internazionali.».

Nota all'art. 8:

— L'art. 7, comma 2, del citato decreto legislativo n. 28 del 2001, così recita:

«2. Quando, a seguito di circostanze imprevedibili si deve tempestivamente sostituire un'unità per assicurare la continuità dei collegamenti e non sono applicabili le disposizioni del comma 1, l'autorità marittima consente che una diversa unità entri in servizio purché, dall'esito di un'ispezione a bordo e dal controllo dei documenti si possa ragionevolmente ritenere che la stessa soddisfa i necessari requisiti per operare in condizioni di sicurezza e purché la società si impegni ad assolvere tempestivamente all'adempimento di cui all'art. 4, comma 2, così da consentire che vengano eseguite entro un mese le verifiche e le visite a norma degli articoli 4, 5 e 6.».

Nota all'art. 9:

— Per la direttiva 2003/25/CE, vedi note alle premesse.

Nota all'art. 10:

— Gli articolo 1215 e 1216 del codice della navigazione, così recitano:

«Art. 1215 *(Partenza di nave o di aeromobile in cattivo stato di navigabilità)*. — L'armatore marittimo o l'esercente, che fa partire una nave o un aeromobile nazionali o stranieri che non si trovano in stato di navigabilità o a cui manca taluno degli arredi, apparecchi, strumenti o taluna delle dotazioni prescritte, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da lire un milione a due milioni.

L'armatore della navigazione interna che fa partire una nave nazionale o straniera che non si trovi in stato di navigabilità è punito con l'ammenda da lire duecentomila un milione.

L'armatore o il comandante che impiega un galleggiante marittimo o della navigazione interna nelle condizioni indicate nei commi precedenti soggiace alla pena stabilita rispettivamente nel primo e nel secondo comma.

Il comandante della nave o dell'aeromobile nazionali o stranieri, che, fuori dei casi di necessità sopravvenute in corso di navigazione, naviga con una nave o con un aeromobile nelle condizioni indicate nel primo comma, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire centomila a un milione.».

«Art. 1216 *(Navigazione senza abilitazione)*. — L'armatore, che impiega una nave o un galleggiante non abilitati alla navigazione, ovvero senza che siano stati rilasciati i documenti comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire due milioni.

Alla stessa pena soggiace l'esercente, che impiega un aeromobile non abilitato alla navigazione ovvero un certificato di navigabilità o di collaudo che non sia in vigore.

La stessa disposizione si applica al comandante della nave e dell'aeromobile, ma la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo.».

05G0085

DECRETO LEGISLATIVO 21 marzo 2005, n. **66**.

Attuazione della direttiva 2003/17/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva n. 2003/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 marzo 2003, recante modifica della direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, già modificata dalla direttiva 2000/71/CE della Commissione, del 7 novembre 2000;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee (legge comunitaria 2003);

Visto l'articolo 14 della legge 17 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, recante testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Vista la deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 17 settembre 2004;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del 28 ottobre 2004;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione dell'11 febbraio 2005;

Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro degli affari esteri, il Ministro della giustizia, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle attività produttive e il Ministro della salute;

EMANA
il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Campo di applicazione

1. Il presente decreto stabilisce, ai fini della tutela della salute e dell'ambiente, le specifiche tecniche relative ai combustibili da utilizzare nei veicoli azionati da un motore ad accensione comandata o da un motore ad accensione per compressione.

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) benzina: gli oli minerali volatili destinati al funzionamento dei motori a combustione interna e ad accensione comandata, utilizzati per la propulsione di veicoli e compresi nei codici NC 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 e 2710 11 59;

b) combustibile diesel: i gasoli specificati nel codice NC 2710 19 41, utilizzati per i veicoli a propulsione autonoma di cui alle direttive 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, e 98/77/CE della Commissione, del 2 ottobre 1998; ricadono in tale definizione anche i liquidi derivati dal petrolio compresi nei codici NC 2710 19 41 e 2710 19 45, destinati all'uso nei motori di cui alle direttive 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, e 2000/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2000;

c) commercializzazione: messa a disposizione, sul mercato nazionale, presso i depositi fiscali, i depositi commerciali o gli impianti di distribuzione, dei combustibili di cui alle lettere *a)* o *b)*, indipendentemente dall'assolvimento dell'accisa;

d) deposito fiscale: impianto in cui vengono fabbricati, trasformati, detenuti, ricevuti o spediti i combustibili di cui alle lettere *a)* o *b)*, sottoposti ad accisa, in regime di sospensione dei diritti di accisa, alle condizioni stabilite dall'amministrazione finanziaria; ricadono in tale definizione anche gli impianti di produzione dei combustibili;

e) combustibile sottoposto ad accisa: combustibile al quale si applica il regime fiscale delle accise;

f) deposito commerciale: deposito in cui vengono ricevuti, immagazzinati e spediti i combustibili di cui alle lettere *a)* o *b)*, ad accisa assolta;

g) impianto di distribuzione: complesso commerciale unitario, accessibile al pubblico, costituito da una o più pompe di distribuzione, con le relative attrezzature e accessori, ubicato lungo la rete stradale ordinaria o lungo le autostrade;

h) pompa di distribuzione: apparecchio di erogazione automatica dei combustibili di cui alle lettere *a)* o *b)*, inserito in un impianto di distribuzione, che presenta un sistema di quantificazione, inteso come valorizzazione, dell'erogato;

i) combustibili in distribuzione: combustibili per i quali l'accisa è stata assolta messi a disposizione sul mercato nazionale per i consumatori finali.

Art. 3.

Benzina

1. È vietata la commercializzazione di benzina senza piombo non conforme alle specifiche di cui all'Allegato I. A decorrere dal 1° gennaio 2009 è vietata la commercializzazione di benzina senza piombo con tenore di zolfo superiore a 10 mg/kg e non conforme alle altre specifiche di cui all'Allegato I.

2. Fermi restando i divieti di cui al comma 1, le imprese che riforniscono direttamente di combustibili gli impianti di distribuzione garantiscono la commercializzazione di benzina senza piombo con un tenore massimo di zolfo pari a 10 mg/kg e conforme alle altre specifiche di cui all'Allegato I presso gli impianti di distribuzione individuati in appositi piani, presentati ed approvati secondo le modalità previste nell'Allegato III, entro trenta giorni dall'approvazione dei medesimi piani. La commercializzazione di tale benzina deve essere adeguatamente segnalata presso gli impianti di distribuzione.

3. È consentita la commercializzazione di benzina con un contenuto di piombo non superiore a 0,15 g/l, purché il tenore massimo di benzene sia pari a 1% (v/v) ed il tenore massimo di idrocarburi aromatici totali sia pari a 40% (v/v), per un quantitativo massimo annuale pari allo 0,5% delle vendite totali di benzina dell'anno precedente, destinato ad essere utilizzato dalle auto storiche e ad essere distribuito sotto la responsabilità delle associazioni riconosciute di possessori di auto storiche.

Art. 4.

Combustibile diesel

1. È vietata la commercializzazione di combustibile diesel non conforme alle specifiche di cui all'Allegato II. A decorrere dal 1º gennaio 2009 è vietata la commercializzazione di combustibile diesel con tenore di zolfo superiore a 10 mg/kg e non conforme alle altre specifiche di cui all'Allegato II.

2. Fermi restando i divieti di cui al comma 1, le imprese che riforniscono direttamente di combustibili gli impianti di distribuzione garantiscono la commercializzazione di combustibile diesel di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b)*, primo periodo, con un tenore massimo di zolfo pari a 10 mg/kg e conforme alle altre specifiche di cui all'Allegato II, presso gli impianti di distribuzione individuati in appositi piani, presentati ed approvati secondo le modalità previste nell'Allegato III, entro trenta giorni dall'approvazione dei medesimi piani. La commercializzazione di tale combustibile diesel deve essere adeguatamente segnalata presso gli impianti di distribuzione.

Art. 5.

Previsione di specifiche più severe

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro della salute e con il Ministro delle attività produttive, e sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la commercializzazione di combustibili destinati a tutte o ad alcune categorie di veicoli può essere sottoposta, presso alcune zone, a specifiche più severe di quelle previste dal presente decreto, al fine di tutelare la salute della popolazione presso determinati agglomerati urbani o l'ambiente presso determinate aree critiche sotto il profilo ecologico, nei casi in cui l'inquinamento atmosferico o delle acque freatiche costituisca o possa presumibilmente costituire un problema serio e ricorrente per la salute umana o per l'ambiente.

2. Il decreto di cui al comma 1 è adottato previa autorizzazione della Commissione europea, alla quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero della salute, presenta preventivamente una apposita domanda, contenente la motivazione della deroga e la dimostrazione che la stessa rispetta il principio di proporzionalità e non ostacola la libera circolazione delle persone e delle merci. Tale domanda è accompagnata dai pertinenti dati ambientali relativi all'agglomerato o alla zona interessata, nonché da una valutazione dei probabili effetti della deroga sull'ambiente.

3. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero della salute, provvede altresì a trasmettere alla Commissione europea le osservazioni relative alle richieste di deroga presentate da altri Stati.

Art. 6.

Cambiamenti nell'approvvigionamento di oli greggi o prodotti petroliferi

1. Nel caso in cui il rispetto delle specifiche di cui agli articoli 3 e 4 sia reso difficoltoso, per le imprese di produzione, a causa di un cambiamento improvviso nell'approvvigionamento degli oli greggi o dei prodotti petroliferi, dovuto ad eventi eccezionali, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio può stabilire, con decreto adottato di concerto con il Ministro della salute e con il Ministro delle attività produttive, previa autorizzazione della Commissione europea, limiti più elevati di quelli previsti dal presente decreto in relazione ad uno o più componenti dei combustibili, da applicare per un periodo massimo di sei mesi.

Art. 7.

Obblighi di comunicazione e di trasmissione di dati

1. L'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici, di seguito denominata: «APAT», elabora e sottopone annualmente al Parlamento una relazione in merito alla qualità dei combustibili commercializzati nell'anno precedente.

2. Ai fini dell'elaborazione della relazione di cui al comma 1, nel rispetto di quanto previsto dalle norme di cui all'articolo 10, comma 2:

a) gli uffici dell'Agenzia delle dogane competenti per territorio comunicano all'APAT, per il tramite degli uffici centrali dell'Agenzia delle dogane, le informazioni relative agli accertamenti effettuati ed alle infrazioni accertate;

b) i gestori dei depositi fiscali che importano i combustibili di cui al presente decreto da Paesi comunitari ed extracomunitari e i gestori degli impianti di produzione inviano all'APAT i dati concernenti le caratteristiche dei combustibili prodotti o importati e destinati alla commercializzazione, con l'indicazione dei volumi di combustibile a cui i predetti dati sono riferiti.

3. I gestori degli impianti di produzione trasmettono all'APAT, secondo quanto previsto dalle norme di cui all'articolo 10, comma 2, le informazioni relative ai quantitativi di benzina prodotti in conformità a quanto previsto all'articolo 3, comma 3, ed alla destinazione di tale benzina.

4. Entro il 30 giugno di ogni anno, a decorrere dal 2005, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio trasmette alla Commissione europea, nel formato previsto dalle pertinenti norme tecniche comunitarie, una relazione, predisposta dall'APAT nel rispetto delle norme di cui all'articolo 10, comma 2, contenente i dati, relativi all'anno civile precedente, sulla qualità dei combustibili in distribuzione, sui volumi totali di benzina e di combustibile diesel in distribuzione, sui volumi totali di benzina con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg e di combustibile diesel con un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg in distribuzione, nonché i dati relativi alla presenza sul territorio nazionale degli impianti di distribuzione di cui agli articoli 3, comma 2, e 4, comma 2.

5. Al fine di consentire all'APAT la predisposizione della relazione di cui al comma 4, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio trasmette alla stessa, entro il 1° gennaio di ogni anno, i piani approvati con le modalità previste dall'Allegato III o adottati ai sensi dell'articolo 9, comma 3.

Art. 8.

Accertamenti sulla conformità dei combustibili

1. L'accertamento delle infrazioni di cui all'articolo 9, commi 1 e 2, è effettuato, ai sensi degli articoli 13 e seguenti della legge 24 novembre 1981, n. 689, anche avvalendosi dei poteri previsti dall'articolo 18 del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, dagli uffici dell'Agenzia delle dogane competenti per territorio e dal Corpo della guardia di finanza.

2. Relativamente ai depositi fiscali, gli uffici dell'Agenzia delle dogane effettuano gli accertamenti di cui al comma 1 su un numero annuo complessivo di campioni stabilito ai sensi dell'Allegato IV.

3. Ai fini degli accertamenti di cui al comma 1 il prelievo dei campioni di combustibili si effettua:

a) per quanto concerne i depositi fiscali, sui combustibili immagazzinati nel serbatoio in cui gli stessi sono sottoposti ad accertamento volto a verificarne la quantità e le qualità, ai fini della classificazione fiscale;

b) per quanto concerne i depositi commerciali, sui combustibili immagazzinati nel serbatoio del deposito;

c) per quanto concerne gli impianti di distribuzione, sui combustibili erogati dalle pompe di distribuzione.

4. Gli accertamenti di cui ai commi 1, 2 e 3 sono effettuati sulla base dei metodi di prova e nel rispetto delle modalità operative stabiliti dall'Allegato V. Non si applica quanto previsto dall'articolo 15 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

5. Gli uffici dell'Agenzia delle dogane competenti per territorio ed il Corpo della guardia di finanza provvedono altresì all'accertamento delle infrazioni di cui all'articolo 9, comma 4. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio trasmette a tali organi i piani approvati con le modalità previste dall'Allegato III o adottati ai sensi dell'articolo 9, comma 3.

Art. 9.

Sanzioni e poteri sostitutivi

1. Salvo che il fatto costituisca reato, i gestori dei depositi fiscali che commercializzano benzine o combustibili diesel in violazione dei divieti di cui all'articolo 3, comma 1, o di cui all'articolo 4, comma 1, sono puniti con una sanzione amministrativa da 15.000 a 154.000 euro. Salvo che il fatto costituisca reato, con la medesima sanzione amministrativa sono puniti i gestori dei depositi fiscali che commercializzano benzine o combustibili diesel non conformi alle specifiche determinate ai sensi degli articoli 5 o 6. In caso di recidiva le sanzioni amministrative di cui al presente comma sono triplicate.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, i gestori degli impianti di distribuzione e i gestori di depositi commerciali che commercializzano benzine o combustibili diesel in violazione dei divieti di cui all'articolo 3, comma 1, o di cui all'articolo 4, comma 1, o non conformi alle specifiche determinate ai sensi degli articoli 5 o 6 sono puniti con le sanzioni previste dal comma 1, ridotte a un terzo nel caso dei depositi commerciali e ridotte a un quinto nel caso degli impianti di distribuzione.

3. In caso di mancata presentazione del piano o del relativo aggiornamento, secondo quanto stabilito dagli

articoli 3, comma 2, e 4, comma 2, e dall'Allegato III, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero della salute e con il Ministero delle attività produttive, adotta direttamente il piano, con oneri a carico dei soggetti tenuti alla presentazione, e provvede alla relativa notifica agli stessi.

4. I soggetti tenuti alla presentazione dei piani di cui agli articoli 3 e 4 che violano quanto stabilito dal piano o dal relativo aggiornamento, approvato con le modalità previste dall'Allegato III o adottato ai sensi del comma 3, sono puniti con una sanzione amministrativa da 15.000 a 100.000 euro.

5. All'irrogazione delle sanzioni amministrative previste dai commi 1, 2 e 4 provvede il prefetto, ai sensi degli articoli 17 e seguenti della legge 24 novembre 1981, n. 689.

6. Alle sanzioni amministrative di cui al presente articolo non si applica il pagamento in misura ridotta previsto dall'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

7. Nel caso in cui i gestori dei depositi fiscali non trasmettano nei termini i dati di cui all'articolo 7, comma 2, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 650 del codice penale, ordina al gestore di provvedere.

Art. 10.

Abrogazioni e disposizioni transitorie e finali

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati il decreto legislativo 18 aprile 1994, n. 280, e l'articolo 1 della legge 4 novembre 1997, n. 413, e non trovano applicazione i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 novembre 2000, n. 434, 7 ottobre 1997, n. 397 e 30 gennaio 2002, n. 29, nonché il decreto del Ministro dell'ambiente in data 10 febbraio 2000 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 47 del 2000, relativo alle metodiche per il controllo del tenore di benzene e di idrocarburi aromatici totali nelle benzine.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro della salute, con il Ministro delle attività produttive e con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito un sistema nazionale per il monitoraggio della qualità dei combustibili di cui al presente decreto, tenuto conto della normativa adottata dal Comitato europeo di normazione, denominato CEN, e sono disciplinati gli obblighi di trasmissione dei dati necessari a tale monitoraggio. Fino alla data di entrata in vigore di tale decreto continuano ad applicarsi le norme vigenti.

3. Con appositi regolamenti, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 17 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro della salute, con il Ministro delle attività produttive e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si provvede alla modifica degli Allegati III, IV e V, relativamente alle modalità esecutive delle procedure ivi disciplinate.

4. Con appositi decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro della salute, con il Ministro delle attività produttive e con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 20 della legge 16 aprile 1987, n. 183, si provvede alla modifica degli Allegati del presente decreto, al fine di dare attuazione a successive direttive comunitarie per le parti in cui le stesse modifichino modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico contenute nelle direttive comunitarie recepite con il presente decreto.

5. Dall'attuazione del presente decreto non devono scaturire nuovi o maggiori oneri, né minori entrate per la finanza pubblica e, relativamente alle attività di cui agli articoli 7, 8, commi 1 e 5, e 10, comma 2, i soggetti ivi indicati provvedono con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

6. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 marzo 2005

CIAMPI

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

BUTTIGLIONE, *Ministro per le politiche comunitarie*

MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*

FINI, *Ministro degli affari esteri*

CASTELLI, *Ministro della giustizia*

SINISCALCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

MARZANO, *Ministro delle attività produttive*

SIRCHIA, *Ministro della salute*

Visto, *il Guardasigilli:* CASTELLI

ALLEGATO I

Specifiche ecologiche della benzina senza piombo commercializzata e destinata ai veicoli con motore ad accensione comandata (previsto dall'articolo 3, commi 1 e 2)

Caratteristica	Unità	Limiti (1)	
		Minimo	Massimo
Numero di ottano ricerca		95	-
Numero di ottano motore		85	-
Tensione di vapore, periodo estivo (2)	kPa	-	60,0
Distillazione:			
- evaporato a 100 °C	% (v/v)	46,0	-
- evaporato a 150 °C	% (v/v)	75,0	-
Analisi degli idrocarburi:			
- olefinici	% (v/v)	-	18,0
- aromatici	% (v/v)	-	35,0
- benzene	% (v/v)	-	1,0
Tenore di ossigeno	% (m/m)	-	2,7
Ossigenati:			
- Alcole metilico, con aggiunta obbligatoria degli agenti stabilizzanti	% (v/v)	-	3
- Alcole etilico, se necessario con aggiunta di agenti stabilizzanti	% (v/v)	-	5
- Alcole isopropilico	% (v/v)	-	10
- Alcole butilico terziario	% (v/v)	-	7
- Alcole isobutilico	% (v/v)	-	10
- Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% (v/v)	-	15
- Altri ossigenati (3)	% (v/v)	-	10
Tenore di zolfo	mg/kg	-	50 10 (4)
Tenore di piombo	g/l	-	0,005

(1) I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per la definizione dei loro valori limite, e' stata applicata la norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi - Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova"; per fissare un valore minimo si e' tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilita'). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri previsti dalla norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

(2) Il periodo estivo inizia il 1° maggio e termina il 30 settembre.

(3) Gli altri monoalcoli ed eteri con punto di ebollizione finale non superiore a quanto stabilito nella norma EN 228:2004.

(4) A decorrere dal 1° gennaio 2009, tutta la benzina senza piombo commercializzata deve avere un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg.

ALLEGATO II

Specifiche ecologiche del combustibile diesel commercializzato e destinato ai veicoli con motore ad accensione per compressione (previsto dall'articolo 4, commi 1 e 2)

Caratteristica	Unità	Limiti (1)	
		Minimo	Massimo
Numero di cetano		51,0	-
Densità a 15 °C	kg/m^3	-	845
Distillazione: - punto del 95% (v/v) recuperato a	°C	-	360
Idrocarburi aromatici policiclici	% (m/m)	-	11
Tenore di zolfo	mg/kg	-	50 10 (2)

(1) I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per la definizione dei loro valori limite, e' stata applicata la norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi - Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova"; per fissare un valore minimo si e' tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilita'). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri previsti dalla norma ISO 4259 (pubblicata nel 1995).

(2) A decorrere dal 1° gennaio 2009, tutto il combustibile diesel commercializzato deve avere un tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg.

ALLEGATO III

Piani per l'individuazione degli impianti di distribuzione
(previsto dall'articolo 3, comma 2, dall'articolo 4, comma 2, dall'articolo 7, comma 5, dall'articolo 8, comma 5, dall'articolo 9, commi 3 e 4, dall'articolo 10, comma 3)

I. Procedura di presentazione e di approvazione dei piani.

1. Le imprese che riforniscono direttamente di combustibili gli impianti di distribuzione presentano al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, entro 45 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, in riferimento agli impianti di distribuzione di cui sono titolari e agli impianti di titolarità di terzi che espongono il proprio marchio e con i quali hanno un rapporto di fornitura in via esclusiva, appositi piani, contenenti almeno le informazioni previste dalla parte II, in cui sono individuati gli impianti di distribuzione dei combustibili di cui all'articolo 3, comma 2, e gli impianti di distribuzione dei combustibili di cui all'articolo 4, comma 2. Ciascun piano deve essere elaborato con l'obiettivo tendenziale di individuare, un numero di tali impianti pari ad almeno il 10% di tutti gli impianti di distribuzione considerati nel piano ed ubicati sulla rete stradale e pari ad almeno il 15% di tutti gli impianti di distribuzione considerati nel piano ed ubicati sulla rete autostradale, e di assicurare l'uniforme distribuzione territoriale degli stessi impianti.

2. I piani di cui al paragrafo 1 sono trasmessi in formato elettronico con le modalità di trasmissione indicate sul sito internet del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

3. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero della salute e il Ministero delle attività produttive, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, valuta gli obiettivi raggiunti dal complesso dei piani di cui al paragrafo 1 e si pronuncia in merito alla approvazione degli stessi.

4. Nel caso in cui il complesso dei piani cui al paragrafo 1 non garantisca che, il numero degli impianti ivi individuati sia pari ad almeno il 10% di tutti gli impianti di distribuzione ubicati sulla rete stradale nel territorio nazionale e pari ad almeno il 15% di tutti gli impianti di distribuzione ubicati sulla rete autostradale nel territorio nazionale, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero della salute e il Ministero delle attività produttive, richiede ai soggetti che hanno presentato un piano in cui una o entrambe le percentuali stabilite dal paragrafo 1 non sono state raggiunte di presentare un nuovo piano nel quale sia assicurato il raggiungimento delle predette percentuali. Il nuovo piano deve essere presentato entro trenta giorni dalla data di notifica della richiesta.

5. Indipendentemente dal rispetto delle percentuali stabilite dal paragrafo 4, nel caso in cui il complesso dei piani di cui al paragrafo 1 non garantisca l'uniforme distribuzione degli impianti ivi individuati presso tutto il territorio nazionale, secondo i criteri indicati nella parte III, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero della salute e il Ministero delle attività produttive, richiede a tutti o ad alcuni dei soggetti che hanno presentato i piani di presentare un nuovo piano in cui tale uniforme distribuzione sia assicurata secondo le modalità stabilite nella richiesta. La richiesta può essere diretta anche ai soggetti che hanno presentato un piano nel quale le percentuali previste dal paragrafo 1 sono state raggiunte. Il nuovo piano deve essere presentato entro trenta giorni dalla data di notifica della relativa richiesta.

6. Entro il 31 ottobre di ogni anno, a partire dall'anno 2005, le imprese di cui al paragrafo 1, in caso di modifica di quanto indicato nel piano, presentano al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio l'aggiornamento del piano stesso. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero della salute e il Ministero delle attività produttive, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si pronuncia in merito alla approvazione di tali aggiornamenti con le modalità previste dai paragrafi precedenti.

II. Informazioni da inserire nei singoli piani.

1. I piani di cui all'articolo 3 e di cui all'articolo 4 devono contenere, con riferimento a tutti gli impianti considerati nel piano, anche diversi dagli impianti di distribuzione del combustibile di cui all'articolo 3, comma 2, e di cui all'articolo 4, comma 2, le seguenti informazioni:
- soggetto referente del piano;
- soggetto/i titolare di ciascun impianto di distribuzione;
- indirizzo di ciascun impianto di distribuzione;
- marchio degli impianti di distribuzione;
- tipo (benzina / combustibile diesel) e grado dei combustibili (contenuto di zolfo pari a 50 mg/kg / contenuto di zolfo pari a 10 mg/kg) commercializzati presso ciascun impianto di distribuzione;
- codice aziendale di ciascun impianto di distribuzione.

III. Criteri di uniforme distribuzione degli impianti di distribuzione.

1. Presso ciascuna provincia in cui siano presenti uno o più comuni aventi una popolazione superiore a 150.000 abitanti e, a partire dal 1° gennaio 2006, presso ciascuna provincia, il numero degli impianti di distribuzione del combustibile di cui all'articolo 3, comma 2, e di cui all'articolo 4, comma 2, deve essere pari ad almeno il 2% di tutti gli impianti di distribuzione ubicati sulla rete stradale nel territorio provinciale.

2. Presso la rete autostradale deve essere assicurata la presenza di almeno un impianto di distribuzione del combustibile di cui all'articolo 3, comma 2, e di cui all'articolo 4, comma 2, ogni 300 Km della rete.

ALLEGATO IV

Numero di campioni annuo su cui si effettuano gli accertamenti sulla conformità dei combustibili (previsto dall'articolo 8, comma 2, dall'articolo 10, comma 3)

1. Gli uffici dell'Agenzia delle dogane effettuano presso i depositi fiscali gli accertamenti di cui all'articolo 8, comma 1, su un numero annuo complessivo di campioni di benzina pari ad almeno 200 e di combustibile diesel pari ad almeno 200.

2. Per il primo anno di applicazione del presente decreto il numero di accertamenti da effettuare é pari a 16 volte il numero dei mesi interi intercorrenti tra la data di entrata in vigore del decreto e la fine dell'anno.

ALLEGATO V

Metodi di prova e modalità operative per l'accertamento sulla conformità dei combustibili (previsto dall'articolo 8, comma 4, dall'articolo 10, comma 3)

1. Campionamento

1.1 Prelievo

1.1.1 Depositi fiscali e depositi commerciali

I campioni di combustibile devono essere prelevati secondo quanto stabilito dalla norma ISO 3170 per il campionamento manuale da serbatoio e secondo quanto stabilito dalla norma ISO 3171 per il campionamento automatico in linea.

1.1.2 Impianti di distribuzione

I campioni di combustibile devono essere prelevati secondo quanto stabilito dalla norma EN 14275 per il campionamento alla pompa presso gli impianti di distribuzione.

1.1.3 Competenza

Il prelievo dei campioni è effettuato dall'autorità compente all'accertamento dell'infrazione.

1.2 Quantità

La quantità di combustibile da campionare è pari a 16 litri e deve essere immessa in quattro contenitori metallici di contenuto non inferiore a cinque litri. I contenitori devono essere riempiti per circa l'80% della loro capienza.

Detti contenitori devono assicurare una tenuta perfetta, essere dotati di tappo con guarnizione e controtappo di plastica ed essere rigorosamente sigillati. Inoltre devono essere dotati di targhetta sulla quale sono riportati almeno i seguenti dati:

a) il luogo del prelievo;
b) il gestore dell'impianto presso cui è stato effettuato il prelievo del campione;
c) la data del prelievo;
d) la tipologia di prodotto;
e) il serbatoio dal quale è stato effettuato il prelievo, in caso di depositi fiscali e di depositi commerciali, e la pompa di distribuzione, in caso di impianti di distribuzione;
f) il soggetto che, eventualmente, rappresenti il gestore nel corso delle attività di prelievo;
g) il soggetto incaricato del prelievo.

I quattro esemplari del campione dovranno essere destinati alle seguenti finalità:

a) uno da consegnare al gestore dell'impianto sottoposto ad accertamento, al fine di essere utilizzato dal laboratorio incaricato dal gestore stesso, di seguito denominato laboratorio controllato;
b) uno da inviare al laboratorio che effettua le misure, ai fini dell'accertamento dell'infrazione, di seguito denominato: laboratorio controllore, individuato ai sensi del paragrafo 1.7;

c) uno da inviare al laboratorio controllore al fine di essere conservato per l'eventualità in cui debba intervenire un laboratorio terzo;
d) uno da conservare a cura del soggetto che ha effettuato il prelievo per l'eventualità di un contenzioso giudiziario circa gli esiti dell'accertamento; su richiesta di tale soggetto, l'esemplare può essere conservato presso il laboratorio controllore.

1.3 Verbale

All'atto del prelievo viene redatto, in tre originali, un verbale che deve riportare i dati necessari per l'identificazione univoca del campione: un originale rimane all'autorità competente all'accertamento dell'infrazione, un originale viene consegnato al gestore o al soggetto di cui al paragrafo 1.2, lettera *f)*, l'altro originale viene allegato all'esemplare del campione da inviare al laboratorio controllore.

1.4 Movimentazione dei campioni

Durante il prelievo e la movimentazione dei campioni devono essere osservate misure atte a garantirne l'integrità e la sicurezza, con particolare riferimento alle misure concernenti il deposito e il trasporto dei liquidi infiammabili.

1.5 Distribuzione dei campioni

Gli esemplari del campione di cui al paragrafo 1.2, lettere *b)* e *c)*, vengono inviati al laboratorio controllore insieme al verbale di campionamento. L'esemplare del campione di cui al paragrafo 1.2, lettera *a)*, é consegnato al gestore dell'impianto sottoposto ad accertamento o al soggetto di cui al paragrafo 1.2, lettera *f)*.

1.6 Conservazione dei campioni

Tutti gli esemplari del campione di cui al paragrafo 1.2 devono essere conservati in luogo idoneo, per un periodo non inferiore a novanta giorni e, comunque, fino alla conclusione delle attività di accertamento di cui al presente Allegato e, nel caso in cui sia stata dimostrata la non conformità del prodotto, fino alla scadenza dei termini previsti per proporre opposizione all'eventuale ordinanza – ingiunzione pronunciata dall'autorità competente all'irrogazione della sanzione e fino alla conclusione del contenzioso giudiziario seguente a tale opposizione.

1.7 Identificazione dei laboratori

Il laboratorio controllore, su delega dell'autorità competente all'accertamento dell'infrazione, è un laboratorio chimico delle dogane o, ove istituito, un Ufficio delle dogane nel cui ambito operano i laboratori chimici delle dogane.

Il laboratorio terzo é un laboratorio chimico delle dogane o, ove istituito, un Ufficio delle dogane nel cui ambito operano i laboratori chimici delle dogane, diverso da quello che ha effettuato le misure come laboratorio controllore.

Per l'effettuazione delle misure i laboratori chimici delle dogane o, ove istituiti, gli Uffici delle Dogane nel cui ambito operano i laboratori chimici delle dogane possono avvalersi della Stazione sperimentale per i combustibili.

2. Effettuazione della verifica di conformità e modalità di risoluzione delle eventuali controversie tra laboratorio controllore e laboratorio controllato.

Il presente paragrafo stabilisce le procedure per l'effettuazione della verifica di conformità e le modalità di risoluzione delle eventuali controversie tra laboratorio controllore e laboratorio controllato.

A tale fine non trova applicazione l'articolo 15 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

La trattazione dei risultati dei metodi di prova elencati nel paragrafo 3 viene effettuata secondo la procedura descritta nella norma UNI EN ISO 4259.

2.1 Verifica di conformità

Il laboratorio controllore esegue le misure immediatamente dopo la ricezione dell'esemplare del campione di cui al paragrafo 1.2, lettera *b)*. Tale laboratorio esegue una sola misura per ciascuna caratteristica disciplinata dal presente decreto, utilizzando i metodi di prova di cui al paragrafo 3.

2.1.1 Caratteristiche per le quali è definito un limite massimo negli Allegati I e II.

Se il risultato ottenuto «X» è tale che:

$$X > A_1 + 0{,}59 \cdot R$$

dove A_1 è il limite massimo, ed R è la riproducibilità del metodo di prova calcolata al livello A_1, il cui valore è riportato nel paragrafo 3, non è possibile stabilire se il prodotto è conforme e si procede come previsto al paragrafo 2.2. In caso contrario il prodotto è da considerare conforme.

2.1.2 Caratteristiche per le quali è definito un limite minimo negli allegati I e II.

Se il risultato ottenuto «X» è tale che:

$$X < A_2 - 0{,}59 \cdot R$$

dove A_2 è il limite minimo, ed R è la riproducibilità del metodo di prova calcolata al livello A_2, il cui valore è riportato nel paragrafo 3, non è possibile stabilire se il prodotto è conforme e si procede nei modi stabiliti dal paragrafo 2.2. In caso contrario il prodotto è da considerare conforme.

2.1.3 L'autorità competente all'accertamento dell'infrazione comunica al gestore dell'impianto l'esito della verifica, contenente i risultati delle misure concernenti le caratteristiche per cui non è possibile stabilire la conformità. Nel caso in cui tutte le caratteristiche siano risultate conformi tale autorità comunica al gestore dell'impianto la chiusura dell'attività di accertamento.

2.2 Possibile non conformità

In caso di possibile non conformità del prodotto alle specifiche previste dal presente decreto, si procede nei modi stabiliti al paragrafo 2.2.1.

2.2.1 Fase 1

Non deve essere considerato il risultato della misura effettuata dal laboratorio controllore ai sensi del paragrafo 2.1.

Il laboratorio controllore e quello controllato eseguono ciascuno tre misure accettabili, rispettivamente sull'esemplare del campione di cui al paragrafo 1.2, lettera *b)*, e sull'esemplare del campione di cui al paragrafo 1.2, lettera *a)*.

L'accettabilità delle misure ottenute da ciascun laboratorio è verificata nel modo seguente:

Le misure ottenute in un laboratorio vengono definite accettabili quando la differenza tra la misura più divergente e la media delle due misure rimanenti non supera il valore r' calcolato come segue:

$$r' = 0{,}87 \cdot r$$

dove r è la ripetibilità del metodo di prova calcolata al limite massimo A_1 oppure al limite minimo A_2, il cui valore è riportato nel paragrafo 3.

Se la differenza tra la misura più divergente e la media delle rimanenti supera il valore r', la misura più divergente non deve essere considerata. In questo caso si esegue un'altra misura e si verifica nuovamente l'accettabilità dei risultati. Tale procedura deve essere ripetuta fino al momento in cui si ottengono tre misure accettabili. Successivamente, si calcolano le medie dei risultati accettati ottenuti da ciascun laboratorio.

Se la media M_R dei risultati ottenuti dal laboratorio controllore è uguale o inferiore al limite massimo A_1, oppure è uguale o superiore al limite minimo A_2, il prodotto deve essere considerato conforme.

Se la media M_R dei risultati ottenuti dal laboratorio controllore è superiore al limite massimo A_1, oppure è inferiore al limite minimo A_2, si deve confrontare tale media con la media M_S dei risultati ottenuti dal laboratorio controllato.
Si calcola la media delle medie e il risultato viene confrontato con il limite massimo A_1 o con il limite minimo A_2.

2.2.1.1 Caso del limite massimo A_1

Se si verifica contemporaneamente:

$$\frac{M_S + M_R}{2} \leq A_1 \quad \text{e} \quad |M_S - M_R| \leq 0{,}84 \cdot R'$$

con $R' = \sqrt{R^2 - 0{,}67 \cdot r^2}$ (vedi paragrafo 3)

dove R è la riproducibilità e r la ripetibilità del metodo di prova calcolata al livello A_1, il prodotto deve essere considerato conforme.

Se invece si verifica:

$$\frac{M_S + M_R}{2} \leq A_1 \quad e \quad |M_S - M_R| > 0{,}84 \cdot R'$$

oppure

$$\frac{M_S + M_R}{2} > A_1$$

non è ancora possibile stabilire se il prodotto é conforme e si procede nei modi previsti dal paragrafo 2.2.2. L'autorità competente all'accertamento dell'infrazione comunica tale esito al gestore dell'impianto.

2.2.1.2 Caso del limite minimo A_2

Se si verifica contemporaneamente:

$$\frac{M_S + M_R}{2} \geq A_2 \quad e \quad |M_S - M_R| \leq 0{,}84 \cdot R'$$

con $R' = \sqrt{R^2 - 0{,}67 \cdot r^2}$ (vedi paragrafo 3)

dove R è la riproducibilità e r è la ripetibilità del metodo di prova calcolate al livello A_2, il prodotto deve essere considerato conforme.

Se invece si verifica:

$$\frac{M_S + M_R}{2} \geq A_2 \quad e \quad |M_S - M_R| > 0{,}84 \cdot R'$$

oppure

$$\frac{M_S + M_R}{2} < A_2$$

non è ancora possibile stabilire se il prodotto è conforme e si procede nei modi previsti dal paragrafo 2.2.2. L'autorità competente all'accertamento dell'infrazione comunica tale esito al gestore dell'impianto.

2.2.2 Fase 2

La fase 2 prevede innanzitutto un esame congiunto dei due laboratori per mettere a confronto le rispettive procedure operative e la strumentazione di misura.

Se non vengono evidenziate anomalie o difformità nell'esecuzione delle prove si procede alla fase 3 di cui al paragrafo 2.2.3.

In caso contrario non devono esser considerati i risultati della fase 1 di cui al paragrafo 2.2.1 e il laboratorio controllore e quello controllato eseguono, ciascuno, tre misure accettabili, ripetendo la procedura prevista dal paragrafo 2.2.1.

Se non è ancora possibile stabilire se il prodotto è conforme si procede alla fase 3 di cui al paragrafo 2.2.3. L'autorità competente all'accertamento dell'infrazione comunica tale esito al gestore dell'impianto.

2.2.3 Fase 3

Tale fase prevede l'intervento di un laboratorio terzo, al quale è consegnato l'esemplare del campione di cui al paragrafo 1.2, lettera *c)*, unitamente alla copia del verbale di cui al paragrafo 1.3.

Sul campione ricevuto il laboratorio terzo esegue tre misure, di cui verifica l'accettabilità secondo la procedura riportata al paragrafo 2.2.1 e di cui calcola la media M_N.

Successivamente, vengono confrontate le medie dei risultati ottenuti dai tre laboratori (controllore, controllato e terzo) e se ne verificano le condizioni di accettabilità.

Se la differenza tra la media del laboratorio più divergente e la media delle medie degli altri due laboratori è minore o uguale a:

$$R'' = 0{,}87 \cdot R' \quad \text{(vedi paragrafo 3)}$$

si considera la media delle medie dei tre laboratori

$$M = \frac{M_S + M_R + M_N}{3}$$

Se invece la differenza tra la media del laboratorio più divergente e la media delle medie degli altri due laboratori è maggiore di R'' si considera la media M delle medie degli altri due laboratori.

2.2.3.1 Caso del limite massimo A_1

Se $M \leq A_1$ il prodotto risulta conforme.

Se $M > A_1$ il prodotto non risulta conforme.

2.2.3.2. Caso del limite minimo A_2

Se $M \geq A_2$ il prodotto risulta conforme.

Se $M < A_2$ il prodotto non risulta conforme.

2.2.4 Se il prodotto, all'esito della fase 3, non é risultato conforme l'autorità competente all'accertamento dell'infrazione procede ai sensi dell'articolo 14 della legge 24 novembre 1981, n. 689. Se invece il prodotto, all'esito della fase 1 o della fase 2 o della fase 3, è risultato conforme tale autorità comunica al gestore dell'impianto la chiusura dell'attività di accertamento.

3. Precisione dei metodi di prova

3.1 Metodi di prova, contenuti nella norma EN 228:2004, e dati di precisione per la determinazione delle caratteristiche della benzina senza piombo conforme alle specifiche di cui all'allegato I.

Caratteristica	**Metodo di prova**	**Unità**	A_2	A_1	**r**	**R**	**r'**	**R'**	**R''**
Numero di ottano ricerca	prEN ISO 5164		95,0		0,2	0,7	0,2	0,7	0,6
Numero di ottano motore	prEN ISO 5163		85,0		0,2	0,9	0,2	0,8	0,7
Tensione di vapore, periodo estivo *	EN 13016-1	kPa		60,0	1,5	3,0	1,3	2,8	2,4
Distillazione, evaporato a 100 °C**	EN ISO 3405	% (v/v)	46,0						
Distillazione, evaporato a 150 °C**	EN ISO 3405	% (v/v)	75,0						
Olefine	ASTM D1319-95a	% (v/v)		18,0	1,5	4,6	1,3	4,4	3,9
Aromatici	ASTM D1319-95a	% (v/v)		35,0	1,3	3,7	1,1	3,5	3,1
Benzene	EN 12177	% (v/v)		1,0	0,03	0,10	0,03	0,10	0,08
Tenore di ossigeno	EN 1601	% (m/m)		2,7	0,08	0,3	0,07	0,3	0,3
Alcole metilico	EN 1601	% (v/v)		3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,3
Alcole etilico	EN 1601	% (v/v)		5	0,1	0,4	0,1	0,4	0,3
Alcole isopropilico	EN 1601	% (v/v)		10	0,2	0,8	0,2	0,8	0,7
Alcole butilico terziario	EN 1601	% (v/v)		7	0,2	0,5	0,2	0,5	0,4
Alcole isobutilico	EN 1601	% (v/v)		10	0,2	0,8	0,2	0,8	0,7
Eteri con 5 o più atomi di carbonio	EN 1601	% (v/v)		15	0,3	1,0	0,3	1,0	0,8
Altri ossigenati	EN 1601	% (v/v)		10	0,2	0,8	0,2	0,8	0,7
Tenore di zolfo	EN ISO 20884	mg/kg		50	2,9	7,9	2,5	7,5	6,6
	EN ISO 20846				3,5	9,7	3,0	9,3	8,1
	EN ISO 20884	mg/kg		10	1,9	3,1	1,7	2,7	2,3
	EN ISO 20846				1,0	2,7	0,9	2,6	2,2
Tenore di piombo	prEN 237	mg/l		5	1	2	0,9	1,8	1,6

* Espressa come DVPE (Tensione equivalente di vapore a secco)

** Precisione da calcolare in base alla curva di distillazione dei campioni

3.2 Metodi di prova, contenuti nella norma EN 590:2004, e dati di precisione per la determinazione delle caratteristiche del combustibile diesel conforme alle specifiche di cui all'allegato II.

Caratteristica	Metodo di prova	Unità	A_2	A_1	r	R	r'	R'	R''
Numero di cetano	EN ISO 5165		51,0		0,9	4,2	0,8	4,1	3,6
Densità a 15 °C	EN ISO 3675	kg/m³		845	0,5	1,2	0,4	1,1	1,0
Distillazione: 95 % recuperato*	EN ISO 3405	°C		360					
Idrocarburi aromatici policiclici	EN 12916	% (m/m)		11	1,8	3,8	1,5	3,5	3,0
Tenore di zolfo	EN ISO 20884	mg/kg		50	2,9	7,9	2,5	7,5	6,6
	EN ISO 20846				3,3	6,7	2,9	6,1	
	EN ISO 20884	mg/kg		10	1,9	3,1	1,7	2,7	2,3
	EN ISO 20846				1,1	2,2	1,0	2,0	

* Precisione da calcolare in base alla curva di distillazione dei campioni

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

— Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee (GUCE).

Note alle premesse:

— Si riporta il testo dell'art. 76 Cost.:

«Art. 76. — L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.».

— L'art. 87 della Cost. conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi ed emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— La direttiva 2003/17/CE del Parlamento europeo e del consiglio del 3 marzo 2003, recante modifica della direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, già modificata dalla direttiva 2000/71/CE della commissione, del 7 novembre 2000 è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 76/10 del 22 marzo 2003.

— La legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 2003, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 novembre 2003, n. 266, supplemento ordinario.

— L'art. 14 della legge 17 agosto 1988, n. 400 recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 1988, n. 214, supplemento ordinario, è il seguente:

«Art. 14 *(Decreti legislativi).* — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'art. 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di "decreto legislativo" e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei Ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.

3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda i due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.».

— Il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, recante testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 novembre 1995, n. 279, supplemento ordinario.

— La legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 novembre 1981, n. 329, supplemento ordinario.

— L'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 recante definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome di Trento e Bolzano ed unificazione per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 30 agosto 1997, n. 202, è il seguente:

«Art. 8 *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata).* — 1. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni.

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall'art. 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno.».

Note all'art. 2:

— La direttiva 70/220/CEE del consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore, è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 076 del 6 aprile 1970.

— La direttiva 98/77/CE, della commissione, del 2 ottobre 1998, che adegua al processo tecnico la direttiva 70/220/CEE del consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli stati membri relative a misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore, è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L 286/34 del 23 ottobre 1998.

— La direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali, è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L 59/1 del 27 febbraio 1998.

— La direttiva 2000/25/CEE del Parlamento europeo e del consiglio del 22 maggio 2000, relativa a misure contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori destinati alla propulsione dei trattori agricoli o forestali e recante modifiche della direttiva 74/150/CEE del consiglio è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L 173/1 del 12 luglio 2000.

Nota all'art. 5:

— Per l'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si veda nelle note alle premesse.

Note all'art. 8:

— L'art. 13, della legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 30 novembre 1981, n. 329, supplemento ordinario, è il seguente:

«Art. 13 *(Atti di accertamento).* — Gli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono, per l'accertamento delle violazioni di rispettiva competenza, assumere informazioni e procedere a ispezioni di cose e di luoghi diversi dalla privata dimora, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e ad ogni altra operazione tecnica.

Possono altresì procedere al sequestro cautelare delle cose che possono formare oggetto di confisca amministrativa, nei modi e con i limiti con cui il codice di procedura penale consente il sequestro alla polizia giudiziaria.

È sempre disposto il sequestro del veicolo a motore o del natante posto in circolazione senza essere coperto dall'assicurazione obbligatoria e del veicolo posto in circolazione senza che per lo stesso sia stato rilasciato il documento di circolazione.

All'accertamento delle violazioni punite con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono procedere anche gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, i quali, oltre che esercitare i poteri indicati nei precedenti commi, possono procedere, quando non sia possibile acquisire altrimenti gli elementi di prova, a perquisizioni in luoghi diversi dalla privata dimora, previa autorizzazione motivata del pretore del luogo ove le perquisizioni stesse dovranno essere effettuate. Si applicano le disposizioni del primo comma dell'art. 333 e del primo e secondo comma dell'art. 334 del codice di procedura penale.

È fatto salvo l'esercizio degli specifici poteri di accertamento previsti dalle leggi vigenti.».

— L'art. 18 del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, recante testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 novembre 1995, n. 279, supplemento ordinario è il seguente:

«Art. 18 (Art. 5 testo unico spiriti e birra 1924 - Art. 28, comma 2, R.D.L. n. 334/1939 - Art. 8 D.L. n. 271/1957 - Art. 16 D.L. n. 688/1982 [*] - Art. 32 D.L. n. 331/1993 - Art. 29 D.P.R. 10 gennaio 1962, n. 83 - Art. 27 *decreto legislativo 26 aprile 1990, n. 105.)*

Poteri e controlli

1. L'amministrazione finanziaria esplica le incombenze necessarie per assicurare la gestione dei tributi relativi all'imposizione indiretta sulla produzione e sui consumi; negli impianti gestiti in regime di deposito fiscale, può applicare agli apparecchi ed ai meccanismi bolli e suggelli ed ordinare, a spese del depositario autorizzato, l'attuazione delle opere e delle misure necessarie per la tutela degli interessi fiscali, ivi compresa l'installazione di strumenti di misura. Presso i suddetti impianti possono essere istituiti uffici finanziari di fabbrica che, per l'effettuazione della vigilanza, si avvalgono, se necessario, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, e sono eseguiti inventari periodici.

2. I funzionari dell'amministrazione finanziaria, muniti della speciale tessera di riconoscimento di cui all'art. 31 della legge 7 gennaio 1929, n. 4, e gli appartenenti alla Guardia di finanza hanno facoltà di eseguire le indagini e i controlli necessari al fini dell'accertamento delle violazioni alla disciplina delle imposte sulla produzione e sui consumi; possono, altresì, accedere liberamente, in qualsiasi momento, nei depositi, negli impianti e nei luoghi nei quali sono fabbricati, trasformati, detenuti od utilizzati prodotti sottoposti ad accisa o dove è custodita documentazione contabile attinente ai suddetti prodotti per eseguirvi verificazioni, riscontri, inventari, ispezioni e ricerche e per esaminare registri e documenti. Essi hanno pure facoltà di prelevare, gratuitamente, campioni di prodotti esistenti negli impianti, redigendo apposito verbale e, per esigenze di tutela fiscale, di applicare suggelli alle apparecchiature e ai meccanismi.

3. Gli ufficiali e sottufficiali della Guardia di finanza, oltre a quanto previsto dal comma 2, procedono, di iniziativa o su richiesta degli uffici finanziari, al reperimento ed all'acquisizione degli elementi utili ad accertare la corretta applicazione delle disposizioni in materia di imposizione indiretta sulla produzione e sui consumi e delle relative violazioni. A tal fine essi possono:

a) invitare il responsabile d'imposta o chiunque partecipi, anche come utilizzatore, all'attività industriale o commerciale attinente ai prodotti sottoposti ad accisa, indicandone il motivo, a comparire di persona o per mezzo di rappresentanti per fornire dati, notizie e chiarimenti o per esibire documenti relativi a lavorazione, trasporto, deposito, acquisto o utilizzazione di prodotti soggetti alla predetta imposizione;

b) richiedere, previa autorizzazione del comandante di zona, ad aziende ed istituti di credito o all'amministrazione postale di trasmettere copia di tutta la documentazione relativa ai rapporti intrattenuti con il cliente, secondo le modalità e i termini previsti dall'art. 18 della legge 30 dicembre 1991, n. 413. Gli elementi acquisiti potranno essere utilizzati anche ai fini dell'accertamento in altri settori impositivi;

c) richiedere copie o estratti degli atti e documenti, ritenuti utili per le indagini o per i controlli, depositati presso qualsiasi ufficio della pubblica amministrazione o presso pubblici ufficiali;

d) procedere a perquisizioni domiciliari, in qualsiasi ora, in caso di notizia o di fondato sospetto di violazioni costituenti reato, previste dal presente testo unico.

4. Il coordinamento tra la Guardia di finanza e l'amministrazione finanziaria relativamente agli interventi negli impianti presso i quali sono costituiti gli uffici finanziari di fabbrica di cui al comma 1 od uffici doganali, è disciplinato, anche riguardo alle competenze in materia di verbalizzazione, con direttiva del Ministro delle finanze.

5. Gli uffici tecnici di finanza possono effettuare interventi presso soggetti che svolgono attività di produzione e distribuzione di beni e servizi per accertamenti tecnici, per controllare, anche a fini diversi da quelli tributari, l'osservanza di disposizioni nazionali o comunitarie. Tali interventi e controlli possono essere eseguiti anche dalla Guardia di finanza, previo il necessario coordinamento con gli uffici tecnici di finanza.

6. Il personale dell'amministrazione finanziaria, munito della speciale tessera di riconoscimento di cui al comma 2, avvalendosi del segnale di cui all'art. 24 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e la Guardia di finanza hanno facoltà di effettuare i servizi di controllo sulla circolazione dei prodotti di cui al presente testo unico, anche mediante ricerche sui mezzi di trasporto impiegati. Essi hanno altresì facoltà, per esigenze di tutela fiscale, di opporre sigilli al carico, nonché di procedere, gratuitamente, al prelevamento di campioni.».

— L'art. 15 della citata legge 24 novembre 1981, n. 689, è il seguente:

«Art. 15 *(Accertamenti mediante analisi di campioni).* — Se per l'accertamento della violazione sono compiute analisi di campioni, il dirigente del laboratorio deve comunicare all'interessato, a mezzo di lettera raccomandata con avviso di ricevimento, l'esito dell'analisi.

L'interessato può chiedere la revisione dell'analisi con la partecipazione di un proprio consulente tecnico. La richiesta è presentata con istanza scritta all'organo che ha prelevato i campioni da analizzare, nel termine di quindici giorni dalla comunicazione dell'esito della prima analisi, che deve essere allegato all'istanza medesima.

Delle operazioni di revisione dell'analisi è data comunicazione all'interessato almeno dieci giorni prima del loro inizio.

I risultati della revisione dell'analisi sono comunicati all'interessato a mezzo di lettera raccomandata con avviso di ricevimento, a cura del dirigente del laboratorio che ha eseguito la revisione dell'analisi.

Le comunicazioni di cui al primo e al quarto comma equivalgono alla contestazione di cui al primo comma dell'art. 14 ed il termine per il pagamento in misura ridotta di cui all'art. 16 decorre dalla comunicazione dell'esito della prima analisi o, quando è stata chiesta la revisione dell'analisi, dalla comunicazione dell'esito della stessa.

Ove non sia possibile effettuare la comunicazione all'interessato nelle forme di cui al primo e al quarto comma, si applicano le disposizioni dell'art. 14.

Con il decreto o con la legge regionale indicati nell'ultimo comma dell'art. 17 sarà altresì fissata la somma di denaro che il richiedente la revisione dell'analisi è tenuto a versare e potranno essere indicati, anche a modifica delle vigenti disposizioni di legge, gli istituti incaricati della stessa analisi.».

Note all'art. 9:

— L'art. 17, della citata legge 24 novembre 1981, n. 689, è il seguente:

«Art. 17 *(Obbligo del rapporto).* — Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, il funzionario o l'agente che ha accertato la violazione, salvo che ricorra l'ipotesi prevista nell'art. 24, deve presentare rapporto, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, all'ufficio periferico cui sono demandati attribuzioni e compiti del Ministero nella cui competenza rientra la materia alla quale si riferisce la violazione o, in mancanza, al prefetto.

Deve essere presentato al prefetto il rapporto relativo alle violazioni previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, dal testo unico per la tutela delle strade, approvato con R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740, e dalla L. 20 giugno 1935, n. 1349, sui servizi di trasporto merci.

Nelle materie di competenza delle regioni e negli altri casi, per le funzioni amministrative ad esse delegate, il rapporto è presentato all'ufficio regionale competente.

Per le violazioni dei regolamenti provinciali e comunali il rapporto è presentato, rispettivamente, al presidente della giunta provinciale o al sindaco.

L'ufficio territorialmente competente è quello del luogo in cui è stata commessa la violazione.

Il funzionario o l'agente che ha proceduto al sequestro previsto dall'art. 13 deve immediatamente informare l'autorità amministrativa competente a norma dei precedenti commi, inviandole il processo verbale di sequestro.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, da emanare entro centottanta giorni dalla pubblicazione della presente legge, in sostituzione del D.P.R. 13 maggio 1976, n. 407, saranno indicati gli uffici periferici dei singoli Ministeri, previsti nel primo comma, anche per i casi in cui leggi precedenti abbiano regolato diversamente la competenza.

Con il decreto indicato nel comma precedente saranno stabilite le modalità relative alla esecuzione del sequestro previsto dall'art. 13, al trasporto ed alla consegna delle cose sequestrate, alla custodia ed alla eventuale alienazione o distruzione delle stesse; sarà altresì stabilita la destinazione delle cose confiscate. Le regioni, per le materie di loro competenza, provvederanno con legge nel termine previsto dal comma precedente.».

— L'art. 16 della citata legge 24 novembre 1981, n. 689, è il seguente:

«Art. 16 *(Pagamento in misura ridotta).* — È ammesso il pagamento di una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa, o, se più favorevole e qualora sia stabilito il minimo della sanzione edittale, pari al doppio del relativo importo, oltre alle spese del procedimento, entro il termine di sessanta giorni dalla contestazione immediata o, se questa non vi è stata, dalla notificazione degli estremi della violazione.

Il pagamento in misura ridotta è ammesso anche nei casi in cui le norme antecedenti all'entrata in vigore della presente legge non consentivano l'oblazione.».

— L'art. 650 del codice penale è il seguente:

«Art. 650 *(Inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità).* — Chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'Autorità per ragione di giustizia o di sicurezza pubblica, o di ordine pubblico o d'igiene, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda fino a lire quattrocentomila.».

Note all'art. 10:

— Il decreto legislativo 18 aprile 1994, n. 280, recante attivazione della direttiva del consiglio 5 dicembre 1985, n. 85/536/CEE e della direttiva della commissione 29 luglio 1987, n. 87/441/CEE, relative al risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburanti di sostituzione, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 maggio 1994, n. 107.

— L'art. 1, della legge 4 novembre 1997, n. 413, recante misure urgenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da benzene, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 3 dicembre 1997, n. 282, è il seguente:

«Art. 1. — 1. A decorrere dal 1° luglio 1998, il tenore massimo consentito di benzene e di idrocarburi aromatici totali nelle benzine è fissato, rispettivamente, nell'1 per cento in volume e nel 40 per cento in volume.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della sanità, previo parere delle competenti commissioni parlamentari, è stabilita un'ulteriore riduzione, a decorrere dal 1° luglio 2000, del tenore massimo di idrocarburi aromatici nelle benzine, di cui al comma 1, sulla base della normativa comunitaria, valutati i dati forniti dall'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente e quelli elaborati dall'Istituto superiore di sanità.

3. Il controllo del tenore di benzene e della frazione aromatica nelle benzine è effettuato dai laboratori chimici delle dogane e delle imposte indirette sui carburanti prodotti dalle raffinerie italiane e su quelli importati. I laboratori provvedono a classificare le benzine di cui ai commi 1 e 2 utilizzando, per il benzene, i metodi di cui all'allegato al decreto 28 maggio 1988, n. 214, del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, con le modifiche di cui al metodo UNICHIM n. 1135 (edizione maggio 1995) e, per gli idrocarburi aromatici totali, il metodo ASTM D 1319 fino alla definizione di apposita metodica disposta con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro delle finanze.

4. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le raffinerie e i depositi fiscali inviano all'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente e alle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente le informazioni inerenti le caratteristiche delle benzine esitate sul mercato interno.

5. L'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente provvede ad effettuare i controlli necessari a verificare l'attendibilità delle informazioni ricevute dalle raffinerie e dai depositi fiscali. Dei risultati delle verifiche così effettuate l'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente riferisce al Parlamento mediante una relazione annuale.

6. L'immissione in consumo di benzine non rispondenti a quanto stabilito nei commi 1 e 2 è punita con la sanzione amministrativa da lire 30 milioni a lire 300 milioni. In caso di recidiva la sanzione amministrativa è triplicata».

— Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 novembre 2000, n. 434 recante «Regolamento recante recepimento della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 31 gennaio 2001, n. 25.

— Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 ottobre 1997, n. 397 recante «Regolamento recante modificazione dell'allegato al D.lgs. 18 aprile 1994, n. 280, relativo al risparmio di greggio mediante l'impiego di componenti di carburanti di sostituzione, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 novembre 1997, n. 266.

— Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 gennaio 2002, n. 29, recante modificazioni dell'allegato al D.lgs. 18 aprile 1994, n. 280 relativo al risparmio di greggio mediante l'impiego di carburanti di sostituzione, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 12 marzo 2002, n. 60.

— Il comma 3 dell'art. 17, della citata legge 17 agosto 1988, n. 400 è il seguente:

«3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la neces-

sità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione.».

— L'art. 8 del citato decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è riportato nelle note alle premesse.

— L'art. 20 della legge 16 aprile 1987, 183, recante coordinamento delle politiche riguardanti l'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee ed adeguamento dell'ordinamento interno agli atti normativi comunitari, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 13 maggio 1987, n. 109, è stato abrogato dall'art. 22 legge 4 febbraio 2005, n. 11.

«Art. 20 *(Adeguamenti tecnici)* . — [1. Con decreti dei Ministri interessati sarà data attuazione alle direttive che saranno emanate dalla Comunità economica europea per le parti in cui modifichino modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di altre direttive della Comunità economica europea già recepite nell'ordinamento nazionale.

2. I Ministri interessati danno immediata comunicazione dei provvedimenti adottati ai sensi del comma 1 al Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, al Ministro degli affari esteri ed al Parlamento].».

Nota all'allegato III:

— L'art. 8 del citato decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è riportato nelle note alle premesse.

Note all'allegato V:

— L'art. 15 della citata legge 24 novembre 1981, n. 689 è riportato nelle note all'art. 8.

— L'art. 14 della citata legge 24 novembre 1981, n. 689, è il seguente:

«Art. 14 *(Contestazione e notificazione)*. — La violazione, quando è possibile, deve essere contestata immediatamente tanto al trasgressore quanto alla persona che sia obbligata in solido al pagamento della somma dovuta per la violazione stessa.

Se non è avvenuta la contestazione immediata per tutte o per alcune delle persone indicate nel comma precedente, gli estremi della violazione debbono essere notificati agli interessati residenti nel territorio della Repubblica entro il termine di novanta giorni e a quelli residenti all'estero entro il termine di trecentosessanta giorni dall'accertamento.

Quando gli atti relativi alla violazione sono trasmessi all'autorità competente con provvedimento dell'autorità giudiziaria, i termini di cui al comma precedente decorrono dalla data della ricezione.

Per la forma della contestazione immediata o della notificazione si applicano le disposizioni previste dalle leggi vigenti. In ogni caso la notificazione può essere effettuata, con le modalità previste dal codice di procedura civile, anche da un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione. Quando la notificazione non può essere eseguita in mani proprie del destinatario, si osservano le modalità previste dall'art. 137, terzo comma, del medesimo codice.

Per i residenti all'estero, qualora la residenza, la dimora o il domicilio non siano noti, la notifica non è obbligatoria e resta salva la facoltà del pagamento in misura ridotta sino alla scadenza del termine previsto nel secondo comma dell'art. 22 per il giudizio di opposizione.

L'obbligazione di pagare la somma dovuta per la violazione si estingue per la persona nei cui confronti è stata omessa la notificazione nel termine prescritto.».

05G0086

AUGUSTA IANNINI, *direttore* FRANCESCO NOCITA, *redattore*

(G502011/1) Roma, 2005 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO

LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE

cap	località	libreria	indirizzo	pref.	tel.	fax
95024	**ACIREALE (CT)**	CARTOLIBRERIA LEGISLATIVA S.G.C. ESSEGICI	Via Caronda, 8-10	095	7647982	7647982
00041	**ALBANO LAZIALE (RM)**	LIBRERIA CARACUZZO	Corso Matteotti, 201	06	9320073	93260286
60121	**ANCONA**	LIBRERIA FOGOLA	Piazza Cavour, 4-5-6	071	2074606	2060205
04011	**APRILIA (LT)**	CARTOLERIA SNIDARO	Via G. Verdi, 7	06	9258038	9258038
81031	**AVERSA (CE)**	LIBRERIA CLA.ROS	Via L. Da Vinci, 18	081	8902431	8902431
70124	**BARI**	CARTOLIBRERIA QUINTILIANO	Via Arcidiacono Giovanni, 9	080	5042665	5610818
70121	**BARI**	LIBRERIA UNIVERSITÀ E PROFESSIONI	Via Crisanzio, 16	080	5212142	5243613
13900	**BIELLA**	LIBRERIA GIOVANNACCI	Via Italia, 14	015	2522313	34983
40132	**BOLOGNA**	LIBRERIA GIURIDICA EDINFORM	Via Ercole Nani, 2/A	051	4218740	4210565
40124	**BOLOGNA**	LIBRERIA GIURIDICA - LE NOVITÀ DEL DIRITTO	Via delle Tovaglie, 35/A	051	3399048	3394340
20091	**BRESSO (MI)**	CARTOLIBRERIA CORRIDONI	Via Corridoni, 11	02	66501325	66501325
21052	**BUSTO ARSIZIO (VA)**	CARTOLIBRERIA CENTRALE BORAGNO	Via Milano, 4	0331	626752	626752
91022	**CASTELVETRANO (TP)**	CARTOLIBRERIA MAROTTA & CALIA	Via Q. Sella, 106/108	0924	45714	45714
95128	**CATANIA**	CARTOLIBRERIA LEGISLATIVA S.G.C. ESSEGICI	Via F. Riso, 56/60	095	430590	508529
88100	**CATANZARO**	LIBRERIA NISTICÒ	Via A. Daniele, 27	0961	725811	725811
66100	**CHIETI**	LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI	Via Asinio Herio, 21	0871	330261	322070
22100	**COMO**	LIBRERIA GIURIDICA BERNASCONI - DECA	Via Mentana, 15	031	262324	262324
87100	**COSENZA**	LIBRERIA DOMUS	Via Monte Santo, 70/A	0984	23110	23110
50129	**FIRENZE**	LIBRERIA PIROLA già ETRURIA	Via Cavour 44-46/R	055	2396320	288909
71100	**FOGGIA**	LIBRERIA PATIERNO	Via Dante, 21	0881	722064	722064
06034	**FOLIGNO (PG)**	LIBRERIA LUNA	Via Gramsci, 41	0742	344968	344968
03100	**FROSINONE**	L'EDICOLA	Via Tiburtina, 224	0775	270161	270161
16121	**GENOVA**	LIBRERIA GIURIDICA	Galleria E. Martino, 9	010	565178	5705693
95014	**GIARRE (CT)**	LIBRERIA LA SEÑORITA	Via Trieste angolo Corso Europa	095	7799877	7799877
73100	**LECCE**	LIBRERIA LECCE SPAZIO VIVO	Via Palmieri, 30	0832	241131	303057
74015	**MARTINA FRANCA (TA)**	TUTTOUFFICIO	Via C. Battisti, 14/20	080	4839784	4839785
98122	**MESSINA**	LIBRERIA PIROLA MESSINA	Corso Cavour, 55	090	710487	662174
20100	**MILANO**	LIBRERIA CONCESSIONARIA I.P.Z.S.	Galleria Vitt. Emanuele II, 11/15	02	865236	863684
20121	**MILANO**	FOROBONAPARTE	Foro Buonaparte, 53	02	8635971	874420
70056	**MOLFETTA (BA)**	LIBRERIA IL GHIGNO	Via Campanella, 24	080	3971365	3971365

Segue: **LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE**

cap	località	libreria	indirizzo	pref.	tel.	fax
80139	**NAPOLI**	LIBRERIA MAJOLO PAOLO	Via C. Muzy, 7	081	282543	269898
80134	**NAPOLI**	LIBRERIA LEGISLATIVA MAJOLO	Via Tommaso Caravita, 30	081	5800765	5521954
84014	**NOCERA INF. (SA)**	LIBRERIA LEGISLATIVA CRISCUOLO	Via Nicotera, 47	081	5177752	5152270
28100	**NOVARA**	EDIZIONI PIROLA E MODULISTICA	Via Costa, 32/34	0321	626764	626764
35122	**PADOVA**	LIBRERIA DIEGO VALERI	Via dell'Arco, 9	049	8760011	659723
90138	**PALERMO**	LA LIBRERIA DEL TRIBUNALE	P.za V.E. Orlando, 44/45	091	6118225	552172
90138	**PALERMO**	LIBRERIA S.F. FLACCOVIO	Piazza E. Orlando, 15/19	091	334323	6112750
90128	**PALERMO**	LIBRERIA S.F. FLACCOVIO	Via Ruggero Settimo, 37	091	589442	331992
90145	**PALERMO**	LIBRERIA COMMISSIONARIA G. CICALA INGUAGGIATO	Via Galileo Galilei, 9	091	6828169	6822577
90133	**PALERMO**	LIBRERIA FORENSE	Via Maqueda, 185	091	6168475	6177342
43100	**PARMA**	LIBRERIA MAIOLI	Via Farini, 34/D	0521	286226	284922
06087	**PERUGIA**	CALZETTI & MARIUCCI	Via della Valtiera, 229	075	5997736	5990120
29100	**PIACENZA**	NUOVA TIPOGRAFIA DEL MAINO	Via Quattro Novembre, 160	0523	452342	461203
59100	**PRATO**	LIBRERIA CARTOLERIA GORI	Via Ricasoli, 26	0574	22061	610353
00192	**ROMA**	LIBRERIA DE MIRANDA	Viale G. Cesare, 51/E/F/G	06	3213303	3216695
00195	**ROMA**	COMMISSIONARIA CIAMPI	Viale Carso, 55-57	06	37514396	37353442
00161	**ROMA**	L'UNIVERSITARIA	Viale Ippocrate, 99	06	4441229	4450613
00187	**ROMA**	LIBRERIA GODEL	Via Poli, 46	06	6798716	6790331
00187	**ROMA**	STAMPERIA REALE DI ROMA	Via Due Macelli, 12	06	6793268	69940034
45100	**ROVIGO**	CARTOLIBRERIA PAVANELLO	Piazza Vittorio Emanuele, 2	0425	24056	24056
63039	**SAN BENEDETTO D/T (AP)**	LIBRERIA LA BIBLIOFILA	Via Ugo Bassi, 38	0735	587513	576134
07100	**SASSARI**	MESSAGGERIE SARDE LIBRI & COSE	Piazza Castello, 11	079	230028	238183
10122	**TORINO**	LIBRERIA GIURIDICA	Via S. Agostino, 8	011	4367076	4367076
21100	**VARESE**	LIBRERIA PIROLA	Via Albuzzi, 8	0332	231386	830762
36100	**VICENZA**	LIBRERIA GALLA 1880	Viale Roma, 14	0444	225225	225238

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**
- **— presso le librerie concessionarie indicate (elenco consultabile sul sito www.ipzs.it)**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Funzione Editoria - U.O. DISTRIBUZIONE
Attività Librerie concessionarie, Vendita diretta e Abbonamenti a periodici
Piazza Verdi 10, 00198 Roma
fax: 06-8508-4117
e-mail: editoriale@ipzs.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando il codice fiscale per i privati. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono con pagamento anticipato, presso le agenzie in Roma e presso le librerie concessionarie.

Per informazioni, prenotazioni o reclami attinenti agli abbonamenti oppure alla vendita della *Gazzetta Ufficiale* bisogna rivolgersi direttamente all'Amministrazione, presso l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA

Gazzetta Ufficiale Abbonamenti	Vendite	Ufficio inserzioni	Numero verde
☎ 800-864035 - Fax 06-85082520	☎ 800-864035 - Fax 06-85084117	☎ 800-864035 - Fax 06-85082242	☎ 800-864035

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2005 (salvo conguaglio) (*)

Ministero dell'Economia e delle Finanze - *Decreto 24 dicembre 2003 (G.U. n. 36 del 13 febbraio 2004)*

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO	
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:			
	(di cui spese di spedizione € 219,04)	- annuale	€	**400,00**
	(di cui spese di spedizione € 109,52)	- semestrale	€	**220,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:			
	(di cui spese di spedizione € 108,57)	- annuale	€	**285,00**
	(di cui spese di spedizione € 54,28)	- semestrale	€	**155,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:			
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€	**68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€	**43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:			
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€	**168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€	**91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:			
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€	**65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€	**40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:			
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€	**167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€	**90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 344,93)	- annuale	€	**780,00**
	(di cui spese di spedizione € 172,46)	- semestrale	€	**412,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 234,45)	- annuale	€	**652,00**
	(di cui spese di spedizione € 117,22)	- semestrale	€	**342,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € **80,00** *il versamento relativo al tipo di abbonamento alla* Gazzetta Ufficiale *- parte prima - prescelto, si riceverà anche l'Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2005.*

BOLLETTINO DELLE ESTRAZIONI

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **88,00**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
serie generale	€	1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo Bollettino Estrazioni, ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€	6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II (inserzioni)

Abbonamento annuo	*(di cui spese di spedizione € 120,00)*	€	**320,00**
Abbonamento semestrale	*(di cui spese di spedizione € 60,00)*	€	**185,00**
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione)		€	1,00

I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€	**190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni	€	**180,00**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€	18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

Restano confermati gli sconti in uso applicati ai soli costi di abbonamento

ABBONAMENTI UFFICI STATALI

Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.